

LE PROBLÈME SOCIAL DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue publiquement dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

Le 17 Juin 1936 à 10 heures

PAR

Félix LAFONTAINE



LE MANS

IMPRIMERIE MONNOYER, 12, PLACE DES JACOBINS, 12

1936

LE PROBLÈME SOCIAL

DE

L'ASSURANCE AUTOMOBILE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue publiquement dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

Le 17 Juin 1936 à 10 heures

PAR

Félix LAFONTAINE



LE MANS

IMPRIMERIE MONNOYER, 12, PLACE DES JACOBINS, 12

—
1936

JURY D'EXAMEN

MM. NOYELLE, *professeur*, Président de la Thèse.

LEMONNIER, *professeur*, Suffragant.

PERCEROU, *Agrégé*, Suffragant.



UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année Scolaire 1933-1936

Doyen :

M. Henry NÉZARD (*, I. ☿)

Doyen honoraire :

M. Eustache PILON (*, I. ☿)

Assesseur du Doyen :

M. GOMBEAUX (*, I. ☿)

Professeurs honoraires .

MM. CABOUAT (O. *, I. ☿)

DEGOIS (I. ☿).

Professeurs :

MM. NÉZARD (*, I. ☿), professeur de *Droit administratif*, chargé du Cours de *Législation Minière*.

GOMBEAUX (*, I. ☿), professeur de *Droit civil*, chargé du Cours de *Droit international privé*.

BRIDREY (*, I. ☿), professeur de *Droit romain*, chargé du Cours d'*Histoire du Droit Public*.

LEPARGNEUR (*, I. ☿), professeur de *Droit commercial*.

NOYELLE (I. ☿), professeur d'*Economie politique*.

LEMONNIER (I. ☿), professeur de *Droit civil*.

PERREAU (☿), professeur de *Droit criminel*, chargé du Cours de *Droit civil approfondi et comparé*.

LAMPUÉ (☿), professeur de *Droit international public et de Droit constitutionnel*.

YVER, professeur d'*Histoire du Droit français* et d'*Histoire du Droit privé*, chargé du Cours d'*Histoire de la Coutume de la Normandie*.

PRUD'HOMME (✱, ✱, ✱), professeur de *Procédure Civile* et de *Voies d'Exécution*.

FRÉJAVILLE, professeur de *Droit civil*.

BESNIER, professeur de *Droit Romain*.

LEDUC, professeur d'*Economie Politique*, chargé du Cours d'*Histoire des Doctrines Economiques* et du Cours de *Législation Financière*.

PERCEROU, agrégé, chargé du Cours de *Droit Maritime* et du Cours de *Législation Industrielle*.

M. ROUX (I. ✱, ✱, ✱), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LE PROBLÈME SOCIAL DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

INTRODUCTION

En moins de quarante ans l'automobile a pris une place prépondérante dans l'économie nationale. D'objet de luxe qu'elle était autrefois, elle est devenue un instrument de travail. On peut citer à ce sujet, tout en l'accompagnant de certaines réserves, le mot de Ford : « Ce n'est pas parce qu'elle est riche que l'Amérique possède autant d'automobiles, mais parce qu'elle en a autant qu'elle est riche ».

Mais si l'apparition de la voiture automobile dans la circulation moderne, surtout depuis le début du xx^e siècle, a influencé considérablement le développement du commerce et de l'industrie, si aujourd'hui ce nouveau moyen de transport conditionne pour une large part le progrès économique et social de notre époque, son évolution ininterrompue a été marquée par un nombre croissant d'accidents.

I

1. En France, les progrès de la circulation automobile ont été très rapides. Les premières voitures datent de 1894. En 1897, le chiffre de 1.000 était dépassé. En 1903, on atteint les 10.000, et en 1914, les 100.000. Ce nombre est resté station-

naire, si même il n'a pas fléchi pendant la guerre; les voitures sont alors réquisitionnées et les usines fabriquent surtout des munitions. Aussi, en 1918, le nombre des véhicules est-il légèrement inférieur à 1914. Mais dès 1919, il y a une progression caractérisée de 95.000 à 160.000, puis à 260.000 en 1920, à 1.000.000 en 1928.

Si l'on en juge par les statistiques qui viennent d'être publiées en Amérique par « Automotive Industries », la France occupe, au point de vue de la circulation, le deuxième rang dans le monde avec environ 2.200.000 véhicules.

Elle roule devant la Grande-Bretagne qui accuse 2.000.000 voitures, le Canada 1.200.000, l'Allemagne 1.100.000 et l'Italie 400.000.

Elle a donc gagné en 15 ans plus de 2.000.000 voitures. Mais elle est laissée loin en arrière par les Etats-Unis qui détient actuellement plus de 26.000.000 véhicules sur les 37.275.000 qui existaient dans le monde entier à la fin de 1935. Ces chiffres comprennent les automobiles de tourisme, les véhicules industriels, les taxis, cars et autobus (1).

Sur les bases des chiffres statistiques donnés pour le nombre d'automobiles en circulation dans le monde, on compte approximativement une voiture par 5 habitants aux Etats-Unis, par 8 habitants au Canada, par 11 habitants en Australie, par 27 habitants en France, par 29 habitants en Angleterre, par 31 habitants au Danemark.

Parmi les capitales, New-York occupe le premier rang dans la densité de la circulation avec une auto par 9 habitants, Paris le second (1 auto par 15 habitants). Londres vient ensuite avec une voiture par 25 habitants.

2. La circulation automobile est donc allée sans cesse en s'intensifiant : des voitures, d'année en année plus puissantes et plus rapides, ont été lancées sur les routes. Les risques de collision se sont donc multipliés sous l'influence de ces deux facteurs combinés : vitesse et nombre des voitures en circulation.

Aussi n'est-il pas surprenant que les accidents aient eux-

(1) V. *l'Argus de l'Automobile*, 12 Mars 1936.

mêmes suivi une progression identique. Voici quelques chiffres fort alarmants, tels qu'ils ressortent des statistiques du Ministère de l'Intérieur :

Années	Nombre de personnes tuées
1924	1594
1925	2089
1926	2160
1927	2379
1928	2941
1929	3717
1930	3936
1931	4061
1932	4180
1933	4505
1934	4737

Une circulaire récente aux Préfets en date du 24 juillet 1935 faisait ressortir l'augmentation importante des accidents mortels dûs à la circulation automobile et dont le nombre s'est élevé pour l'année 1934 à 4.737 contre 1.594 en 1924, soit près de trois fois plus, dix ans après. Parmi ces décès, 2.512 (soit 53 %) devraient être attribués à la faute des conducteurs, excès de vitesse, inobservation des règlements, imprudence ou inexpérience, éclairage insuffisant ou éblouissant; 1.321, soit 27,9 %, à l'imprudence des piétons; 107, soit 2,3 % au matériel; 480, soit 10,1 %, à l'état de la route ou aux conditions climatiques; 317, soit 6,7 % à des causes imprécisées. Et le Ministre de l'Intérieur demandait aux Préfets de recourir à tous les moyens dont ils disposent pour l'œuvre indispensable d'éducation du public : avis de presse, affiches, tracts, signalisation des points dangereux, enseignements dans les écoles, pour rappeler à tous les usagers de la route, aussi bien aux piétons, aux cyclistes et aux conducteurs de voitures hippomobiles qu'aux automobilistes, que les conditions actuelles de la circulation exigent non seulement la bonne volonté de tous à se soumettre aux exigences réglementaires, mais aussi leur attention constante. Il leur recommandait de faire appel à cet effet aux groupements de tourisme,

aux associations sportives, aux syndicats d'initiative, aux clubs régionaux et locaux, aux commissions de sécurité routière, aux compagnies d'assurances.

Il est intéressant de rapprocher de cette statistique générale celle qui est très soigneusement tenue par la Gendarmerie de Seine-et-Oise pour ce département. Précieux sont les renseignements qu'elle nous donne relativement aux heures, jours et mois où les accidents sont les plus nombreux. L'année 1934 voit le maximum d'accidents à 17 heures, alors qu'auparavant l'heure fatidique était 18 heures. La « pointe d'accidents » du matin, qui était localisée à 11 heures en 1931 et 1933, est passée à 10 heures en 1934. Alors que le mois de juillet fut, en 1933, le mois des grandes hécatombes, en 1934, c'est avril qui fut le mois rouge.

Sur 2.782 accidents constatés en Seine-et-Oise en 1934, 1.117 sont dûs aux croisements de voitures et 701 aux doubléments. L'excès de vitesse fut la cause de 172 accidents. L'éblouissement causé par des phares non réglementaires ou mal centrés fut à l'origine de 58 sinistres en 1934. Les dérapages furent responsables de 178 accidents. Les conséquences de l'ensemble furent : 205 morts, 2.476 blessés (graves et légers) et 751 accidents matériels. (En 1933, il y avait eu 172 morts, 2576 blessés, 1.367 accidents matériels).

En 1935, on a enregistré dans ce même département une baisse de 16 % sur les accidents mortels (173) ; par contre le nombre des blessés s'est élevé à 2.685, soit 8 % de plus qu'en 1934.

3. La situation n'est pas meilleure dans les pays où la locomotion automobile a pris un égal développement.

En Angleterre, le nombre des accidents de cette nature est en croissant si nous en jugeons par cette statistique déjà ancienne, que publiait en 1931 « The Post Magazine », n° 20 :

1921.....	38.700	1926.....	91.045
1922.....	44.280	1927.....	99.650
1923.....	55.519	1928.....	111.976
1924.....	67.337	1929.....	116.858
1925.....	82.778	1930.....	121.159

D'un rapport officiel sur les accidents de la circulation en 1934, il résulte une augmentation marquée du nombre tant des accidents (204.710 contre 191.782 en 1933) que des victimes (238.946 contre 223.530 en 1933, et 7.343 morts contre 7.202 en 1933).

La statistique de l'année 1935 reflète les résultats des mesures énergiques prises par le Ministère des transports : 6.521 personnes tuées contre 7.343 en 1934. Il y a donc une réduction de 13,9 % dans le nombre des accidents mortels, dont la moyenne journalière est tombée de 20 à 18. Le nombre des personnes blessées (218.799) a également baissé de 5,5 %, la moyenne quotidienne étant de 599 contre 634 en 1934. Dans la zone métropolitaine, il y a eu 1116 tués dont près de 700 piétons; les autres victimes sont surtout représentées par des cyclistes (331) et des motocyclistes (124) (2).

En Angleterre, Ecosse, Pays de Galles, durant les 11 dernières années : 64.497 tués, 1 million 657.882 blessés.

Pour la Belgique, nous citerons les chiffres suivants que nous avons empruntés à une étude de M. P. Ablay parue dans l'illustration du 12 mars 1932. En 1930, les services de police ont enregistré dans l'agglomération bruxelloise 6.852 accidents comportant 55 tués et 2.940 blessés. Chiffres impressionnants, car ils marquent une moyenne de 43 tués ou blessés par 100 accidents. D'autre part, il a été signalé :

En 1927 : 11.988 accidents pour 96.859 véhicules;

1928 : 15.711 — — 120.328 —

1929 : 17.510 — — 143.336 —

Accidents corporels :

En 1928 : 7.878 victimes dont 449 tués;

1929 : 8.432 — — 429 tués.

Aux Etats-Unis, on comptait 2 millions d'automobiles en 1914, 25 millions en 1930. Durant cette même année, il y a eu, selon « The Canadian Insurance » du 11 Août 1931, 32.500 tués et 962.000 blessés. Ce journal rapporte le discours prononcé

(2) *The Review*, 10 Janvier 1936.

à ce sujet par le sénateur James Daves de Pensylvanie, discours qui fut transmis par tous les postes de T. S. F.

« La Guerre est une grande horreur pour toute l'humanité. Pendant les 18 mois où ils prirent part à la guerre mondiale, les membres du corps expéditionnaire américain ont perdu 50.000 hommes, soit qu'ils fussent tués sur le champ de bataille, soit qu'ils aient succombé plus tard des suites de leurs blessures. Quand on pense que durant cette même période de 18 mois, qui s'est terminée en décembre de l'an dernier, 50.900 personnes ont péri dans les accidents d'automobiles dans les Etats-Unis, il est bien facile de se rendre compte qu'une situation semblable est désastreuse pour les familles et pour le pays.

« Les statistiques montrent que 32.500 personnes furent tuées sur les routes et 962.325 blessées en 1930. Les économistes évaluent que les pertes financières pour la nation résultant de ces accidents seuls, s'élèvent à la somme effrayante de deux billions de dollars ».

Un statisticien de la « Metropolitan Life Insurance Cy », M. le Dr Louis Dublin, a établi que les morts accidentelles de toute nature ont emporté 100.000 personnes en 1930 et que, sous ce rapport, les Etats-Unis viennent en tête de tous les pays du monde. Ce chiffre dépasse celui des victimes de la tuberculose. Dans la statistique générale des causes de décès, les accidents viennent aussitôt après les maladies de cœur, alors que la tuberculose vient en septième rang seulement. Le taux de la mortalité par suite d'accidents est aux Etats-Unis le double de celui constaté en Grande-Bretagne. La circulation automobile toujours croissante joue un rôle primordial, dit le Dr Dublin, dans ce taux exceptionnellement élevé des morts accidentelles.

Les Etats-Unis détiennent un triple record annuel peu enviable, d'après des statistiques publiées récemment à New-York par une des grandes compagnies d'assurances. Le premier record est celui des victimes des accidents de rue et de route dont le nombre s'établit pour la période de 18 mois se terminant le 20 juin 1935 à 51.000 morts — les piétons entrent dans cette liste pour 40 % — et à 1.304.000 blessés. Le second, celui des meurtres qui se chiffrent à 12.000; le troisième enfin

est celui des suicides qui sélèvent à 20.000 pour une année moyenne (*Le Matin*, 23 novembre 1935).

4. Si l'on recherche les causes de ces accidents, la plupart proviennent beaucoup plus du fait personnel du conducteur que de l'état mécanique du véhicule. C'est le conducteur qui, soit par inexpérience, soit par manque de sang-froid, soit encore par ignorance du fonctionnement, du réglage et de l'entretien de certains organes mécaniques, est la cause directe de l'accident. Trop nombreux encore sont ceux qui ne connaissent pas le maniement de leur véhicule, ni les règles de la circulation, qui doublent dans des virages ou sans avertissement les voitures qui les précèdent, qui franchissent les croisements sans avertir ni ralentir, ou se tiennent sur le milieu ou la gauche de la route, etc...

A la maladie de la vitesse viennent fréquemment s'ajouter des déficiences physiologiques caractérisées. La question a fait l'objet d'une étude approfondie par la section de médecine du 1^{er} Congrès de la Sécurité de la Route (octobre 1933) dont le Secrétaire général s'est déclaré partisan du système du permis de conduire temporaire, rien ne prouvant qu'un homme puisse conserver pendant toute sa vie les qualités nécessaires du bon conducteur. Le même avis est exprimé par de nombreux médecins qui, émus du péril que court la circulation publique du fait d'un nombre considérable d'individus tarés, épileptiques, paralysés partiels, etc..., lesquels sont un danger de mort permanent sur la route pour leurs semblables, ont été d'avis de prévenir les Préfets compétents pour que le permis de conduire leur soit immédiatement retiré. (Revue de l'Automobile Club Médical de Paris, août-septembre 1932). Mais l'antique théorie du secret médical qui n'admet aucune exception au dogme du silence absolu semble bien constituer un obstacle insurmontable à un tel projet.

La même idée a été reprise sous une autre forme par M. le P^r Bordas qui préconise le système du permis renouvelable tous les deux ans par exemple, ce renouvellement étant subordonné aux résultats d'un examen neurologique et attribué aux seuls conducteurs qui présenteraient les qualités physiologiques et psychiques requises.

Ces diverses solutions procèdent sans doute des meilleures intentions, mais elles sont difficilement applicables dans la pratique. Il convient en tout cas de retenir la prédominance du facteur humain et des causes subjectives dans la genèse des accidents d'automobile, sans préjudice du très grand nombre de cas dans lesquels les piétons sont eux-mêmes en faute.

5. L'assurance a-t-elle également une influence fâcheuse sur l'état d'esprit des conducteurs? Voici les conclusions de l'étude parue sur cette question dans un journal anglais, « The Post Magazine », à l'occasion du dernier salon de l'automobile. L'auteur y indique que, frappé d'une douloureuse surprise par les statistiques d'accidents déversées périodiquement sur lui par le Ministère des Transports, le public anglais se livre à toutes les suggestions susceptibles d'enrayer la course à la mort : les propositions vont de la défense totale aux automobiles de circuler sur les routes à la déclaration de l'illégalité de l'assurance! Nombreuses sont les personnes qui croient que le seul fait d'avoir une bonne police-responsabilité civile rend le conducteur négligent. Et pourtant, interroge l'auteur, est-ce qu'un homme met le feu chez lui parce qu'il est assuré? Non, l'assurance ne donne pas au conducteur ce sentiment d'irresponsabilité qui le mènerait, du reste, tout droit en prison. Certes, il y a des chauffards, mais, le plus souvent, ils sont peu ou mal assurés. Et l'honorable reporter de conclure qu'il est heureux que le Ministre des Transports ne suive pas les indications du bon public, bien intentionné, mais fort mal avisé (The Review, 1^{er} novembre 1935).

La question mérite cependant de retenir notre attention, car il ne peut être sérieusement contesté que la pratique de l'assurance soit de nature à émousser singulièrement chez l'automobiliste qui n'a plus la crainte de réparer de ses deniers propres les suites dommageables de ses imprudences, le sens de sa responsabilité. Et pendant de longues années l'on a pensé qu'il conviendrait de laisser à la charge personnelle du conducteur fautif une portion déterminée des dommages-intérêts en édictant parallèlement l'interdiction absolue de l'assurance correspondante. Mais ce système semble

bien avoir été finalement abandonné, parce qu'il était d'une application contestable et en tout cas difficile à l'égard du préposé, et aussi en raison de l'incertitude qu'il laissait nécessairement subsister quant à l'indemnisation de la victime pour le cas où l'auteur de l'accident se fût révélé totalement insolvable.

Sans doute a-t-il été proposé, pour corriger ce dernier inconvénient, de ne faire jouer cette franchise que dans les seuls rapports de l'assureur et de l'assuré : le premier eût payé l'intégralité de la somme allouée à la victime, quitte à se retourner ensuite contre son client pour récupérer le montant de la franchise. Mais le but moralisateur poursuivi n'eut pas été atteint auprès de l'assuré insolvable contre lequel sa compagnie aurait hésité et finalement renoncé à exercer son recours.

II

1. Du reste, le sentiment l'a emporté dans l'opinion publique qu'il était d'une nécessité primordiale de protéger le piéton et plus généralement la victime de l'accident d'automobile. Sentiment né de « l'idée profonde... que chacun doit répondre des personnes et des organismes par lesquels il prolonge pour ainsi dire sa personnalité, son activité et, du même coup, sa capacité de nuire... Il faut venir au secours du faible contre le fort, de celui qui est menacé contre celui qui a créé la menace. Il faut venir au secours de l'un contre l'autre et rétablir ainsi... un équilibre matériel, physique, précédemment rompu » (3).

Garantir d'une façon absolue l'intégrité physique du piéton ou de tout autre usager de la voie publique, veiller à l'indemnisation de la victime : qui ne souscrirait à ce programme ? Qui ne voit pas là une nécessité sociale ? C'est que le magnifique essor de l'automobilisme, sa vulgarisation, sa « démocratisation » progressive, comme on l'a dit à juste titre, qui transforment si heureusement les conditions de l'existence et de la production, ont entraîné des dangers croissants. Les

(3) JOSSEERAND. — D. H. 1935, Chron. p. 42.

lugubres statistiques d'accidents que nous avons rappelées plus haut en témoignent souverainement. La question des risques de la circulation s'est trouvée posée devant une opinion publique profondément émue par le nombre et la gravité des accidents que la Presse lui signale tous les jours, et aussi par les excès malheureusement trop fréquents qui traduisent chez certains conducteurs un mépris scandaleux de la vie humaine, comme l'était avant la loi du 9 avril 1898 la question des risques du travail. Bientôt, il fut parlé de danger public et de risque social, celui qui expose autrui aux risques inhérents à l'usage de véhicules automobiles devant être tenu de réparer les accidents qui en dérivent.

2. Que la circulation automobile pose un problème d'ordre social urgent, la question n'est pas douteuse puisqu'elle a fait l'objet dans de nombreux pays d'interventions législatives diverses dont nous aurons à dégager le sens profond et, si possible, à scruter le développement ultérieur. Disons tout de suite que la solution a été uniformément recherchée dans le même sens, vers la plus grande protection de la victime.

S'agit-il ici d'une doctrine d'école? d'une doctrine économique ou politique? variable suivant les idéologies du moment ou des contingences sociales particulières?

Evidemment, le libéralisme traditionaliste sera suspect — à priori — de fournir des armes de résistance. Des protestations pourront s'élever au nom de cette doctrine qui oppose l'individu à l'individu, qui se flatte de leur conférer des chances égales dans la lutte pour la vie et dans la compétition des intérêts privés par le simple jeu d'une égalité juridique complète, et s'élève contre toute apparence de privilège au profit de l'une des parties.

Si l'on écarte finalement une doctrine qui nie l'existence même, en la matière, de tout problème social, devra-t-on nécessairement recourir au socialisme pour le résoudre, à cette théorie collectiviste qui, suivant l'expression de Charles Gide, doit aboutir à « la transformation de la Société en une vaste société de secours mutuels » (4), ou répondre au vœu que Babouf formulait dans son Manifeste des Egaux, en 1796 :

(4) CH. GIDE. — *Economie Politique*, 1913, p. 37.

« L'instant est venu de faire de la République des égaux le grand hospice ouvert à tous les hommes » ?

Non, il n'y a nulle trace de ce socialisme dans les législations qui, comme en Grande-Bretagne, en Suisse, en Tchécoslovaquie, ont confié à des organisations purement capitalistes le soin de pourvoir à la réalisation du but poursuivi.

En réalité, le problème devant lequel nous nous trouvons placé ne peut être ramené à une simple affaire de politique, ni à une querelle de doctrines où viendraient s'affronter des idées abstraites, et aussi trop souvent des préjugés et des passions. Il s'agit là d'une idée profonde qui n'est d'aucune manière de complexion spécifiquement socialiste, idée répondant à un besoin de sécurité né lui-même des transformations de la vie économique et sociale et des conditions matérielles de la circulation moderne. Ce sont les faits qui ont imposé cette évolution dans les esprits : ici nulle théorie abstraite faisant partie d'un plan quelconque de construction de la société, mais une psychologie collective du danger et une aspiration de l'âme populaire vers la juste réparation d'un malheur immérité où elle voit une certaine part de fatalité.

Il est possible que cet état d'esprit se soit ensuite amalgamé dans un mouvement plus général tendant à protéger les faibles et à demander à l'Etat de réparer les coups d'un sort injuste et aussi d'harmoniser la concurrence des activités individuelles, sinon même de les diriger. Mais c'est toujours sur le terrain des faits que l'évolution de la conscience juridique contemporaine doit être suivie.

Etude que nous voudrions présenter, si l'entreprise n'était pas trop téméraire, suivant la méthode esquissée par M. le P^r Noyelle à l'occasion de la définition qu'il donne du « Directionnisme », qu'il soit économique ou social :

« Eclairer le terrain où se produisent et se développent les faits et phénomènes économiques et sociaux; tenir compte des aspirations des hommes, en les mesurant à leurs moyens et aux possibilités économiques; rechercher une solution réaliste et répondant le mieux non à l'idéal abstrait d'une mystique quelconque, mais à un fait reconnu de nécessité sociale » (5).

(5) Cf. H. NOYELLE. — Utopie libérale, Chimère socialiste, Economie dirigée, notamment p. 221.

Nous aboutirons ainsi à une conclusion qui pourra paraître inattendue, que la matière des accidents d'automobile est plus ou moins sourdement et lentement travaillée par les mêmes forces qui ont agi au cours des cinquante dernières années dans le domaine des accidents du travail, et qu'il s'y élabore une véritable législation d'assurance sociale. La démonstration que nous nous proposons d'en faire sera grandement facilitée par un rappel sommaire du droit positif de la réparation des accidents du travail. Aussi bien est-il naturel que les causes qui ont produit ici et là des effets identiques soient examinées à leur source même.

III

Les conceptions juridiques qui ont présidé à la détermination des droits des travailleurs et des obligations des employeurs à l'occasion des accidents du travail ont subi une évolution dont nous retracerons brièvement les étapes principales.

1. Le fondement du droit à la réparation des accidents du travail a d'abord été cherché dans la conception classique de la responsabilité civile contenue dans les codes inspirés du droit romain : il n'y a responsabilité que s'il y a faute subjective de l'employeur ; la victime ne peut obtenir une indemnité qu'à la condition de démontrer la faute du patron. Mais celui-ci est responsable de toute faute commise soit dans l'installation matérielle ou l'outillage, soit dans l'organisation, la direction et surveillance du personnel. Auquel cas, il est tenu de payer à la victime ou à ses ayants-droit une indemnité représentant la réparation pécuniaire intégrale du préjudice subi.

Un tel système est défavorable à la fois au patron et à l'ouvrier. L'administration de la preuve de la faute du patron imposée à l'ouvrier est très souvent difficile et parfois même impossible en raison de l'état de la victime ou de celui des personnes dont on pourrait demander le témoignage, de l'impossibilité de reconstituer l'état des lieux modifié par l'accident lui-même. Et le patron, lorsque sa faute est établie, est

tenu, en cas d'accidents graves, de payer des indemnités élevées et dont il ne peut, à l'avance, prévoir l'importance.

Enfin un grand nombre d'accidents ne peuvent être attribués ni à la faute de l'employeur ni à celle de l'ouvrier. Bien qu'on ne puisse accorder une valeur scientifique absolue aux statistiques relatives à la répartition des accidents du travail d'après leurs causes et les responsabilités qu'ils peuvent mettre en jeu, elles démontrent néanmoins d'une façon éclatante l'insuffisance des principes du droit commun qui n'ouvre droit à l'indemnisation qu'en cas de faute de l'employeur. De là, recherche d'autres conceptions et d'autres principes.

Deux systèmes ont été envisagés : celui de la responsabilité contractuelle et celui de la responsabilité légale, plus connue, dans sa forme élargie, sous le nom de principe du risque professionnel.

D'après le système de la responsabilité contractuelle, le droit de l'ouvrier à réparation résulte, non d'une faute du patron, mais du contrat de louage d'ouvrage qui implique pour l'employeur non seulement l'obligation de payer le salaire convenu, mais aussi celle de veiller à la sécurité de ses ouvriers et, par suite, de les rendre sains et saufs à la sortie de son entreprise, comme le voiturier est tenu de conduire le voyageur sain et sauf et de remettre le colis intact à destination. Tout accident survenu au cours du travail fait donc peser sur le patron une présomption de faute que celui-ci est tenu de détruire par la preuve que l'accident est dû à une faute de la victime, à un cas fortuit ou à la force majeure.

Ce système constitue évidemment un avantage considérable pour l'ouvrier; mais il le prive de toute réparation au cas de faute, même légère, de sa part, dans le cas fortuit et dans le cas de force majeure.

Cet effort de la doctrine (6) n'a pas donné satisfaction et il n'a pas été accueilli par le Législateur qui lui a préféré une troisième solution, dite de la responsabilité légale.

Le patron qui groupe autour de lui des activités, qui s'entoure d'ouvriers et de machines, crée un organisme dont le

(6) En France : LABBÉ, note S. 1889, 4, 1. — A. ESMEIN, note S. 1897, 1, 17 et S. 1898, 1, 65.

En Belgique : SAINCTELETTE, De la Responsabilité et de la garantie, Bruxelles, 1884.

fonctionnement peut causer et cause en réalité des dommages. Il doit donc en conserver la charge, abstraction faite de toute idée de faute, comme un élément du passif de son entreprise, au même titre que la réparation ou l'amortissement d'un outillage. L'indemnisation des victimes d'accidents du travail rentre donc normalement dans les frais généraux de l'entreprise.

Avec l'application du principe du « risque professionnel » la faute subjective du patron est remplacée par la responsabilité objective et purement financière de l'entreprise, mais avec le correctif suivant : le patron abandonne la protection que lui assurait le droit commun en cas d'accident non imputable à sa faute, et l'ouvrier renonce à une fraction de la réparation intégrale exigible en cas de faute démontrée du patron pour obtenir le bénéfice d'une réparation dans les cas où les accidents sont dus à sa faute non intentionnelle, au cas fortuit, à la force majeure ou à une cause indéterminée. Le risque professionnel appelle donc une transaction qui s'est elle-même traduite par une fixation légale forfaitaire des indemnités, celles-ci ne portant que sur la réparation du préjudice économique causé par les accidents du travail aux victimes ou à leurs ayants-droit et par suite de leur rôle de facteurs de la production.

2. La notion de risque professionnel est absolument impuissante à justifier l'extension de la législation protectrice des accidents du travail à des domaines nouveaux où le travailleur ne court souvent d'autre risque que celui auquel tout homme est exposé : tel est le cas de certaines exploitations commerciales, et tel est celui du service domestique : employés et gens de maison ne courent le plus souvent du fait de leur profession aucun risque spécial. Une nouvelle conception est venue expliquer que le contrat de louage de services qui lie les parties confère l'autorité à l'employeur, mais que l'autorité est une source de risques et que de ce chef elle doit en porter la responsabilité. M. Capitant approuve sans réserves cette conception qui, écrit-il dans sa Préface au livre récent de MM. Rouast et Givord où elle se trouve exprimée, « est certainement plus proche de la réalité que celle du risque profes-

sionnel. Elle concorde bien avec l'extension de la loi à tous les salariés, quelle que soit leur profession, ouvriers de l'industrie, employés de commerce, travailleurs agricoles, gens de service » (7).

Mais ce dernier critérium se trouve lui-même aujourd'hui débordé par de très nombreuses législations qui font bénéficier de la réparation forfaitaire des accidents du travail des travailleurs indépendants ne relevant juridiquement d'aucun employeur (par exemple loi Norvégienne du 10 décembre 1920), ou qui prévoient un assujettissement facultatif à ce régime au profit de certaines catégories sociales, artisans, agriculteurs (loi française du 15 décembre 1922), loi suédoise du 17 juin 1916), ou enfin qui estiment que les liens créés par la communauté domestique ne forment pas obstacle à l'application du principe du risque professionnel et qui assimilent par conséquent à des ouvriers les membres de la famille de l'employeur (loi bulgare du 6 mars 1924).

D'autre part, de même que l'on ne peut admettre que le patron doive réparation intégrale de tous les accidents survenus au cours et à l'occasion du travail, sans violer l'équité, parce que l'ouvrier n'est pas un instrument passif entre les mains de l'employeur, qu'il est doué de liberté et peut désobéir, négliger les mesures de précaution prescrites, de même dit-on dans la conception classique du risque professionnel ou dans la théorie nouvelle du risque d'autorité, l'employé qui commet une faute intentionnelle, qui s'insurge contre l'autorité patronale et viole le contrat perd logiquement tout droit à réparation. Et, cependant, toutes les lois ne prononcent pas l'exclusion absolue et catégorique des lésions que la victime s'est infligées intentionnellement : les lois hongroise et yougoslave décident que si la personne blessée vient à mourir, ses ayants-droit peuvent prétendre aux indemnités et pensions prévues par la loi, même s'il s'agit d'un accident que la victime avait provoqué intentionnellement.

Nous voyons par ailleurs le législateur français intervenir à plusieurs reprises en faveur de certaines catégories de bénéficiaires de rentes au titre de la loi de 1898 sur les accidents

(7) ROUAST et GIVORD. — Traité du Droit des Accidents du Travail, Préface p. X.

du travail. Le point de départ de cette législation abondante est une loi du 15 juillet 1922 prévoyant le versement d'allocations temporaires aux victimes atteintes d'une incapacité de travail de 50 % au moins, ainsi qu'à leur conjoint âgé de plus de 60 ans ou pouvant justifier d'une maladie incurable. Les orphelins recevaient en même temps une allocation égale au montant de leur rente. Une disposition spéciale de cette loi prévoyait que le total des rentes, allocations et majorations, ne pourrait pas dépasser le montant des pensions de simples soldats ou de veuves de simples soldats, attribuées par la loi du 31 mars 1919 aux catégories correspondantes d'ayants-droit.

Cette loi est dûe en effet à l'initiative de la Fédération Nationale des Mutilés du travail qui avait mis en avant l'idée que les victimes d'accidents du travail devraient être assimilées aux victimes de la guerre et dès lors recevoir la même pension que celles-ci. Nous sommes ainsi transporté fort loin du risque professionnel ou même du risque d'autorité!

Le fossé s'est encore élargi avec les lois successives qui ont augmenté considérablement et le montant des allocations et surtout le nombre des bénéficiaires puisque les majorations sont maintenant accordées à partir de 20 %.

Allocations et Majorations sont liquidées par le Ministre du Travail et acquittées directement par les débi-rentiers en même temps que le principal de la rente. Elles leur seront remboursables par l'Etat sur le Fonds de Garantie institué par l'art 24 de la loi de 1898, et, pour faire face à ces remboursements, il sera ajouté des centimes additionnels au principal de la contribution des patentes des chefs d'entreprises assujettis; et en ce qui concerne les patrons non soumis à la patente, il sera perçu une taxe sur les primes d'assurances pour ceux qui sont assurés et une autre taxe sur les capitaux constitutifs de rentes mises à la charge de ceux qui ne sont pas assurés.

Cet ensemble de lois trouve son fondement dans la préoccupation du Législateur de mettre les victimes du travail à l'abri des conséquences imprévues et imprévisibles des bouleversements économiques de l'après-guerre : la dévalorisation de l'unité monétaire ainsi que la crise de chômage sont venues

amputer ces victimes d'une partie importante de leurs indemnités compensatrices, leurs rentes ou les salaires servant de base de calcul des dites rentes ayant subi une dépréciation notable par le jeu des circonstances économiques.

La bienveillance du législateur s'est également et dans des conditions identiques étendue à la victime de l'accident du travail survenu antérieurement à la date d'application des lois des 9 avril 1898, 30 juin 1899, 12 avril 1906, 13 décembre 1912 et 15 juillet 1914.

3. Le cycle se termine donc finalement par des lois d'assistance proprement dite que ne suffisent pas à expliquer les théories mises communément en avant. La remarque vaut d'ailleurs également pour ces systèmes législatifs qui envisagent l'allocation d'une indemnité aux ayants-droit des victimes d'accidents provoqués intentionnellement, accidents qui, cependant, d'un point de vue strictement juridique, doivent être assimilés à la fraude; ou qui bénéficient à des travailleurs indépendants quand leur modeste situation permet de penser qu'ils ne sont pas en état d'assumer les risques économiques inhérents à la production.

La vérité est tout à fait différente : les législations modernes de réparation tendent de plus en plus à abandonner la notion de faute ou les quelques vestiges qui en subsistent encore et, pour élargir le cercle du risque professionnel, à prendre toujours davantage en considération les besoins économiques. Aussi elles excluent en totalité ou pour partie telle ou telle catégorie de salariés qui, en raison de leur situation privilégiée au point de vue de la rémunération, paraissent aptes à couvrir leur propre risque. Ou bien, au contraire, la notion de faiblesse économique du travailleur prédominant, ces mêmes législations font bénéficier du régime indemnitaire légal certaines catégories de non salariés : indépendants à faibles revenus, tels que artisans à domicile; personnes mi-indépendantes, mi-salariées, comme les métayers, dont les conditions d'existence sont parfois inférieures à celles mêmes des ouvriers proprement dits.

Bien qu'il ne s'agisse pas, dans ces cas, de véritables salariés, leurs moyens de subsistance sont souvent si minimes

qu'ils ne leur permettent pas de couvrir les risques qu'ils courent dans l'exécution de leur travail, et l'assurance peut leur procurer, en cas d'accident, une indemnisation appropriée qui leur est aussi nécessaire qu'aux ouvriers et employés.

Alors, d'autre part, qu'avec un système d'assurance facultative on pourrait estimer souverainement injuste d'astreindre un patron à payer une indemnité pour un accident volontaire, certaines législations voisines de l'assurance sociale ont pu venir en aide aux ayants-droit de la victime d'un tel accident volontaire, en opérant le prélèvement d'une indemnité sur les fonds recueillis au moyen d'une assurance obligatoire.

IV

Il vient d'être incidemment parlé de l'assurance. Mais le rôle joué par elle dans l'évolution ci-dessus retracée est beaucoup plus considérable qu'il n'y paraîtrait à un examen superficiel. Le processus est d'ailleurs facile à établir.

1. L'assurance repose sur deux principes fondamentaux, l'association et la prévoyance. A l'association elle emprunte la mise en commun des pertes éventuelles auxquelles les assurés sont exposés et la division de ces pertes proportionnellement aux risques de chacun d'eux. La prévoyance lui procure le moyen de transformer en charges uniformes et périodiques les conséquences dommageables d'accidents qui se produisent à intervalles plus ou moins réguliers et avec des gravités variables. Les assureurs sont en effet parvenus à l'aide des données de l'expérience et de la statistique à calculer d'avance d'une manière suffisamment exacte la valeur des dangers courus par les ouvriers au cours de leur travail, de sorte que la prime ou cotisation demandée à l'assuré n'est plus que l'expression de la probabilité de l'accident redouté. Et si, au point de vue juridique, l'assurance est restée un contrat aléatoire, l'opération envisagée au point de vue économique a cessé de présenter ce caractère.

Après avoir subi cette double transformation, le risque qui

fait l'objet de l'assurance se trouve aisément supporté par l'assujetti, lequel n'est plus tenu que du paiement d'une quote-part pratiquement invariable et qu'il est devenu possible de faire rentrer dans les frais généraux de l'industrie ou du commerce au même titre que l'amortissement et la réparation du matériel d'exploitation. Mais il ne faut pas oublier que le coût de l'assurance se trouvant ainsi incorporé aux prix de revient, la charge globale résultant pour toute la production de la législation des accidents du travail retombera par incidence dernière sur l'ensemble des consommateurs.

2. Il est désormais facile de comprendre le succès rencontré par la loi du 9 avril 1898 pour son application : elle n'a été viable que parce que les patrons ont eu largement recours dès l'origine aux assurances pour éviter qu'elle pèse sur eux d'une manière qui aurait pu entraîner leur ruine. L'assurance leur a rendu supportable l'éventualité de la charge excessive d'un accident grave en opérant la répartition de ce fardeau sur l'ensemble des associés, du groupement et en ne laissant à chacun que le fragment d'une quote-part sous forme de prime.

Cet avantage en a lui-même entraîné un autre non moins considérable que le législateur moderne a su et saura d'avantage encore dans l'avenir utiliser pour le plus grand profit de la communauté. L'assureur n'est en effet qu'un intermédiaire qui groupe de nombreux adhérents pour réunir leurs versements et en appliquer ensuite le montant au paiement des sinistres. Ce sont donc les assurés qui se garantissent eux-mêmes, mais avec cette différence considérable qu'il s'est ainsi formé entre eux une sorte de mutualité reposant sur la solidarité, quelquefois de droit, en tout cas de fait, de tous les membres du groupement, les cotisations de tous servant à réparer le préjudice subi ou dû par quelques-uns, et l'indemnité étant garantie et payée par la masse commune. Ce trait distingue l'assurance en tant qu'instrument de prévoyance, de l'épargne individuelle, et lui donne comme créatrice de sécurité, une puissance autrement considérable que celle qui appartient à l'épargne. Elle vient ainsi donner aux travailleurs la garantie qu'ils percevront la réparation qui

leur a été attribuée par la substitution à la responsabilité individuelle de chaque employeur de la responsabilité collective de l'ensemble des employeurs de la même profession, de la même région ou de la nation toute entière. De la sorte, se trouve également résolu le problème qui mettait aux prises deux catégories d'intérêts divergents, apparemment inconciliables : il faut assurer à la victime le service de sa pension, sans imposer au patron des sûretés qui soient de nature à entraver son activité commerciale, ni, de manière plus générale, la libre circulation des biens des débiteurs d'indemnités.

Il ne subsiste plus pour la victime, dans les cas les plus défavorables, que le risque d'insolvabilité de l'assureur lui-même, risque exceptionnel et auquel on peut parer par un contrôle approprié des divers organismes d'assurances.

3. Mais il n'y a place pour l'assurance ou du moins chance d'un bon fonctionnement, que là où des risques semblables sont groupés en assez grand nombre pour qu'ils puissent être facilement neutralisés par le jeu de la mutualité. D'un seul individu, le risque est reporté sur une masse, et cette dilution des risques sera poussée d'autant plus loin que le groupement comptera plus d'assurés; et plus la mutualité qui se forme au sein de ce groupement sera élargie, plus est facilitée la couverture des risques, parce que mieux le fonds des primes a chance de suffire au paiement des sinistres probables. Il suffira que les cotisations versées par tous égalent le montant des indemnités dûes par quelques-uns, et la compensation des risques jouera de manière pleinement satisfaisante.

Techniquement donc un risque est d'autant mieux assurable qu'il est dispersé sur une plus grande masse de personnes. Cette considération explique que le Législateur, soucieux de conférer à la créance de la victime la garantie la plus sûre et aussi la plus économique, soit intervenu pour encourager la souscription volontaire d'assurances dont il se réservait d'ailleurs de vérifier le bon fonctionnement, par exemple en substituant l'assureur au chef d'entreprise, de façon à supprimer l'action de la victime contre ce dernier (Loi du 9 avril 1898, art. 16). Quelquefois même, il a cru devoir imposer aux

employeurs l'obligation de contracter une assurance auprès d'institutions privées soumises à son contrôle, ou auprès d'un monopole d'Etat.

Mais la loi de 1898 n'a laissé aux patrons assujettis la liberté de s'assurer ou ne pas s'assurer que parce qu'elle a prévu que l'assurance contre les accidents du travail, bien que facultative, fonctionnerait en réalité presque toujours. C'est en considération d'une telle prévision qu'elle s'est bornée à créer un Fonds National de Garantie, alimenté par des contributions de l'industrie française et destiné à servir juridiquement de caution.

4. Dans quelque régime d'assurance que ce soit, le contrat a subi de profonds bouleversements qui en ont altéré la structure coutumière interne. Dans toutes autres formes d'assurance de responsabilité civile, le tiers éventuellement appelé à être indemnisé est, à l'origine, complètement indéterminé, et de même sont indéterminées les sommes auxquelles il pourra prétendre. Dans l'assurance contre les accidents du travail, au contraire, on sait d'avance que la tierce personne qui bénéficiera des prestations appartient à une catégorie bien définie, à savoir les ouvriers ou employés de l'exploitation assurée, et de plus la tarification forfaitaire fixée par la loi permet de prévoir, dans chaque cas, jusqu'où est engagée la responsabilité pécuniaire du débiteur. Il résulte de là des conséquences importantes. Non seulement, une fois le risque réalisé, le chef d'entreprise assuré n'est qu'un intermédiaire, débiteur vis-à-vis de l'ouvrier, créancier vis-à-vis de l'établissement d'assurance; mais encore, avant la réalisation du risque, le fait que l'on sait que le créancier se trouvera parmi les ouvriers du chef d'entreprise confère à ceux-ci des droits virtuels, et ils figurent en fait dès le début comme partie directement intéressée au contrat d'assurance. Peu à peu s'efface la personnalité du chef d'entreprise contractant et l'assurance tend à être tout entière aménagée, indirectement pour décharger l'employeur de ses responsabilités, et directement pour garantir à l'ouvrier les réparations fixées par la loi. A ce nouveau point de vue, ce n'est plus l'employeur, c'est l'ouvrier qui a la qualité d'assuré, et l'em-

ployeur apparaît seulement comme substitué à lui pour le paiement des primes, cette substitution se justifiant, d'ailleurs, par la notion du risque professionnel ou par celle du risque d'autorité, ou plus simplement par une conception mélangée d'assurance et d'assistance et touchant aux frontières de l'assurance sociale.

D'autre part, et plus particulièrement dans les législations à forme d'assurance obligatoire, les rapports de l'assureur et de l'assuré ont été soustraits à la libre discussion des parties pour être enfermés dans le moule des règlements administratifs.

V

Nous allons retrouver, en matière d'accidents d'automobile, une évolution à peu près identique aux diverses phases parcourues par la législation ouvrière.

1. Une œuvre positive a été réalisée dans de nombreux pays pour fixer les règles de la responsabilité de l'automobiliste. Dans d'autres, comme en France, ce rôle a été assumé, devant la carence du Législateur, par les tribunaux dont les décisions ont exactement réflété les mouvements de l'opinion publique. Cette jurisprudence a pris sa source dans la conscience moderne soucieuse de protéger la victime contre la « chose dangereuse » ou réputée telle qu'est l'automobile. Pour réaliser cet idéal, il s'est créé un droit nouveau dont la hardiesse a facilement ému et quelquefois scandalisé le conservatisme de juristes traditionalistes, à mesure que s'élaborait à l'encontre de l'automobiliste une responsabilité à base de risque social et que la jurisprudence s'éloignait progressivement de l'antique conception romaine de la faute subjective.

2. Dans le même temps où elle s'efforçait de dégager le fondement de la responsabilité de l'automobiliste et d'en fixer l'étendue, la jurisprudence s'attachait, après avoir conféré à la victime une sécurité juridique aussi complète que possible, à donner à sa créance la portée la plus large, et ce, en faisant produire à son égard au contrat d'assurance — contrat au-

quel, cependant, elle n'avait pas été partie — des effets qui en débordaient de fort loin le texte littéral.

3. Il n'eut pas suffi à la victime d'être nantie d'un titre juridique complet si ce titre n'avait présenté aucune valeur économique de réalisation soit contre l'auteur responsable de l'accident, soit éventuellement contre son assureur. Aussi a-t-il été discuté pendant de trop longues années des meilleurs moyens de parvenir au paiement des indemnités compensatrices du préjudice éprouvé, soit par l'institution de l'assurance obligatoire, soit par la création d'un Fonds spécial de garantie, chacun de ces systèmes étant d'ailleurs accompagné d'un projet de contrôle des compagnies pratiquant l'assurance de la responsabilité civile des automobilistes.

Un temps précieux a été perdu en controverses où des préjugés dogmatiques et peut-être tout simplement intéressés ont prévalu sur le souci de trouver à un problème se rattachant à l'ordre public lui-même la solution appropriée. C'est bien tardivement, puisque c'est seulement à une date toute récente que sont intervenues certaines réalisations législatives sur le terrain positif: assurance obligatoire des entrepreneurs de transports automobiles de voyageurs (Décret du 25 février 1935) et de marchandises (Décret du 13 juillet 1935), et Contrôle des Compagnies pratiquant l'assurance automobile (Décret du 8 août 1935).

Mesures fragmentaires sans doute et qui jalonnent seulement le chemin à parcourir, parce qu'il serait téméraire d'affirmer qu'elles constituent le dernier terme d'une évolution qui, si elle se trouve à l'heure actuelle plus avancée sur le terrain juridique, semble appelée à progresser davantage à l'avenir sur le plan économique.

4. Le rôle joué par l'assurance libre dans cette évolution est dès à présent considérable; la part qui lui est dévolue dans l'organisation de demain, sous l'action de facteurs nouveaux ou sous l'effet de nécessités accrues, sera peut-être plus grande encore. En tout cas, elle doit prendre sans retard, s'il est besoin, pleinement conscience de la fonction propre qui lui est assignée dans notre économie sociale contemporaine.

Il a pu se produire sur ce point dans le passé certaines incompréhensions qu'il serait inopportun, sinon même fort dangereux de voir renaître.

Mais une fois pleinement réalisée par l'assurance la sécurité juridique et économique de la créance de la victime, il ne s'ensuivra pas nécessairement que le problème d'ordre social que pose l'accident d'automobile soit entièrement épuisé, car il n'est pas moins nécessaire de protéger par la prévention les usagers de la voie publique contre les risques divers qui les menacent au milieu de la circulation automobile moderne que de leur donner la certitude d'une juste et équitable indemnité en cas de sinistre. Peut-être alors apercevrons-nous tout le danger d'une situation qui, en octroyant à la victime les garanties les plus complètes pendant qu'elle déchargeait parallèlement l'auteur de l'accident de toutes les conséquences de sa responsabilité civile, retirait à ce dernier jusqu'à l'intérêt pécuniaire de l'éviter. Il deviendra sans doute nécessaire alors de chercher un correctif dans une aggravation des pénalités à prononcer contre l'automobiliste coupable de négligence ou de maladresse et que par un juste retour des choses il sera interdit à l'assurance de couvrir.

Les développements qui précèdent nous ont fourni d'eux-mêmes le cadre naturel de notre étude :

Première Partie : détermination et sens des règles de la responsabilité civile automobile;

2^e Partie : aménagement du contrat d'assurance afférent à ce risque;

3^e Partie : organisation des garanties économiques conférées à la créance de la victime.

4^e Partie : répression pénale de l'accident.

PREMIÈRE PARTIE

Responsabilité de l'automobiliste en cas d'accident

L'automobile est une création récente de l'industrie mécanique moderne. Nouvelle venue dans la circulation contemporaine, elle n'a pas trouvé d'emblée, comme certaines formes anciennes d'activité humaine que le temps s'est borné à transformer plus ou moins profondément tout en respectant les lignes premières, un statut juridique qui lui fût spécifiquement approprié. L'évolution s'est faite si rapidement qu'il a fallu, lorsque s'est posée la question de la responsabilité des accidents d'automobile, aviser, par des moyens juridiques de fortune, à une situation absolument imprévue et insoupçonnée. Le Législateur est intervenu — avec un retard fort variable d'ailleurs — dans certains pays. Dans d'autres, comme en France, c'est au pouvoir judiciaire qu'est incombée la charge, en l'absence de toute manifestation légale, d'élaborer le Statut juridique de l'automobile.

Il nous a paru nécessaire de rappeler avec toute la brièveté possible — puisque, aussi bien, tel n'est pas l'objet de notre étude — les termes principaux de cette jurisprudence, et surtout d'en dégager le sens profond, afin de pouvoir déterminer en parfaite connaissance de cause le régime d'assurance le mieux approprié à cette source nouvelle de responsabilité.

CHAPITRE PREMIER

La responsabilité civile automobile en France

De vénérables statistiques (1) nous rappellent qu'en 1874 on comptait en circulation moins de mille vélocipèdes. Aujourd'hui plus de deux millions d'automobiles, plus de 7 millions de bicyclettes roulent sur les routes de France. Le premier texte s'adressant aux vélocipédistes d'alors paraît être une Ordonnance du Préfet de police de Paris en date du 9 novembre 1874 : obligation de pourvoir leur machine de grelots suffisamment sonores pour annoncer d'assez loin leur approche, l'éclairer dès la chute du jour au moyen d'une lanterne, à l'instar des voitures. « Les vélocipèdes circulant sur la voie publique qui ne seront pas conformes aux obligations ci-dessus seront saisis et envoyés à la Fourrière ».

Les temps ont changé, l'humble bicyclette n'est plus aujourd'hui considérée — par les piétons à tout le moins — comme un élément sérieux de trouble de la circulation. Mais que penser de l'automobile devant les hécatombes de victimes qu'elle continue de faire !

Les collisions entre appareils de locomotion se font de plus en plus fréquentes et affectent des incidences toujours plus variées et plus complexes à mesure que s'intensifie et que se diversifie la circulation à laquelle participent des véhicules de toute forme, de toute vitesse et de toute puissance : voitures attelées, bicyclettes, automobiles, motocyclettes, tramways,

(1) V. *l'Argus de l'Automobile*, 6 Décembre 1934.

autobus, autocars, trains. La simultanéité d'appareils aussi nombreux et aussi dissemblables, qui prétendent utiliser tout l'espace disponible et quelquefois davantage, est génératrice de nombreux risques, quelquefois catastrophiques, pour tous les usagers de la voie publique. Comment s'établiront les responsabilités? et se répartiront les dommages? Problème nouveau, surgi dans un monde nouveau, que les Tribunaux ont dû résoudre en France à l'aide de textes conçus pour une époque où les transports terrestres étaient assurés exclusivement par l'homme et par les bêtes de selle ou de trait.

SECTION I. — ETAT DE LA JURISPRUDENCE

§ 1. — DE LA RESPONSABILITÉ PROPREMENT DITE.

1. *Présomption de responsabilité rattachée à une obligation de garde du véhicule automobile.* — Le problème de la responsabilité des accidents d'automobile s'est posé pour la première fois dans toute son ampleur devant la Cour de Cassation en 1930. Une enfant, la jeune Jand'heur, avait été renversée par un camion automobile. Sa mère et tutrice demandait réparation de cet accident en se fondant sur l'art. 1384 C. civ. Le Tribunal civil de Belfort admit l'application de cette disposition légale, mais la cour de Besançon, par arrêt du 16 juillet 1925, déclara que l'article 1384 était inapplicable et que la demanderesse avait l'obligation de prouver la faute du conducteur du camion automobile. Saisie d'un pourvoi par M^{me} Jand'heur, la Chambre civile par arrêt du 21 février 1927 cassa l'arrêt de la Cour de Besançon en décidant que, pour l'application de la présomption de faute qu'il édicte, l'art. 1384 ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage est ou non actionnée par la main de l'homme. L'affaire fut renvoyée devant la Cour de Lyon. Par un arrêt du 7 juillet 1927, cette Cour se mit en contradiction complète avec la Chambre civile. Un nouveau pourvoi fut formé et l'affaire vint devant les Chambres Réunies de la Cour de Cassation, laquelle rendit à la date du 13 février 1930 un arrêt posant le principe que : « la présomption de responsabilité

établie par l'art. 1384, alinéa premier, C. civ., à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue » (2).

2. *Qui est gardien?* — Ainsi donc, la présomption de responsabilité qui découle de l'art. 1384 s'attache non à la qualité de propriétaire, mais à celle de gardien de la chose inanimée qui a causé le dommage.

Si, en principe, le propriétaire est réputé avoir la garde de la chose, rien ne s'oppose à ce qu'il délègue un tiers à cette garde. (Cass. Req., 15 décembre 1930 — Gaz. Pal., 17 janvier 1931).

Mais le propriétaire de la chose inanimée (automobile) est réputé en avoir juridiquement la garde, sauf preuve contraire, et, hormis le cas de prescription, la loi ne subordonne à aucun délai, en cas d'accident, la nécessité pour lui de faire cette preuve. Dès lors doit être cassé l'arrêt qui écarte comme non pertinente l'offre de preuve faite par la victime, que c'était bien l'automobile du propriétaire à l'époque de l'accident qui l'avait renversée, pour le motif que la victime ne se proposait pas d'établir que le propriétaire de la voiture en fût aussi le gardien et que, d'autre part, dix ans après l'accident, il était trop tard pour que le propriétaire fût à même d'administrer la preuve contraire. (Cass. civ., 12 décembre 1933 — Gaz. Trib., 2, 3 mars 1934).

— La Garde juridique d'où l'art. 1384-1° C. civ. fait découler une présomption de responsabilité à l'encontre du gardien de la chose inanimée, ne doit pas être confondue avec la détention matérielle, elle est caractérisée par le pouvoir de commandement et de direction que le gardien exerce sur la chose.

C'est au propriétaire qu'appartient normalement ce droit de direction, mais il faut rechercher si, au moment de l'accident, celui-ci avait abandonné la direction, partant, la garde juri-

(2) Cass. Ch. Réunies, 13 Février 1930, et conclusions de M. le Procureur Général Matter. — Gaz. Pal., 1930, 1, 393.

dique, à un tiers. (Amiens, 4 janvier 1933 — Gaz. Pal. avril 1933, p. 703).

— Doit être considéré comme gardien de la chose inanimée, celui qui en a la garde juridique, caractérisée par une indépendance complète, par un pouvoir de commandement, de direction, de surveillance effective et de contrôle, conférant au gardien la faculté de donner des instructions ou des ordres, au moyen desquels il engage sa responsabilité.

Et la loi, pour l'application de la présomption de responsabilité qu'elle édicte résultant d'un défaut de direction, de surveillance ou de précautions du gardien, ne distingue pas selon que la victime du fait dommageable est un tiers vis-à-vis de celui-ci ou, au contraire, un préposé auquel il en a transféré la garde matérielle, ou la simple détention en vue de son fonctionnement.

Dès lors, le gardien d'une automobile qui en confie la direction à un ami, auquel il fixe l'horaire du départ et impose son itinéraire, dont il assure l'exécution, en se tenant à ses côtés pour en régler la marche, doit réparation des conséquences dommageables d'un accident survenu au cours du voyage à cet ami dont il est devenu le commettant occasionnel.

Sans que cet ami, préposé à la conduite, qui a accepté de piloter l'automobile dans le seul but de rendre service au gardien de celle-ci, puisse être assimilé à un occupant bénévole, irrecevable à invoquer l'art. 1384-1° C. civ. (Paris, 18 juillet 1930 — Gaz. Pal., 1930, 2, 674).

— En règle générale, « le gardien » c'est celui qui a, sur la chose, un droit de direction, qu'il exerce ce droit par lui-même, qu'il le fasse exercer par ses préposés, ou même qu'il ne l'exerce pas. Il suffit qu'il ait un pouvoir juridique sur la chose sans qu'on ait à rechercher s'il en use, ni comment il en use. Il s'ensuit que, le fait par une personne de se mettre indûment en possession d'une chose, de s'en servir à l'insu ou contre le gré du propriétaire, n'enlève pas à ce dernier la qualité de gardien et ne le décharge pas de la responsabilité qu'y attache l'art. 1384.

Si donc il est exact que celui qui se sert d'une voiture automobile à l'insu de son propriétaire n'avait pas la qualité de préposé vis-à-vis de ce dernier, au sens de l'art 1384 § 5, il

n'en reste pas moins que ce propriétaire avait juridiquement conservé la garde de son véhicule et que, dans ces conditions, il encourt la présomption de responsabilité de l'art. 1384 § 1. (Rouen, Ch. corr., 6 mars 1935—Prieur c. Jungbluth—inédit).

3. *Responsabilité en cas de vol de la voiture.* — Sur le cas où une automobile avait été confiée à un chauffeur par son propriétaire avec mission de transporter bénévolement un tiers, et qui l'avait laissée sur la voie publique sans prendre les précautions nécessaires pour éviter que ce tiers n'en fit usage, la Cour d'appel d'Alger a décidé dans un arrêt en date du 24 avril 1929 :

« Une automobile étant une chose dangereuse, commet une faute engageant sa responsabilité, le gardien d'une automobile qui en abandonne la surveillance, alors qu'elle stationne sur la voie publique. Le motif pour lequel le chauffeur a abandonné son automobile en stationnement sur la voie publique n'est pas assimilable à un cas de force majeure de nature à dégager sa responsabilité : il a quitté son poste de gardien à ses risques et périls. Le propriétaire est responsable de la faute que son chauffeur a commise en abandonnant son poste de gardien ».

Le pourvoi formé contre cette décision a été rejeté par un arrêt de la Cour de Cassation du 30 octobre 1933 (Rec. Pér. Ass., 1933, 396).

— Le gardien d'une chose est présumé responsable du dommage causé par celle-ci, à moins qu'il n'administre la preuve que ce dommage provient d'un fait qu'il n'a pu ni empêcher ni prévoir.

Le vol d'une automobile abandonnée sur la voie publique ne saurait, à défaut d'autres circonstances, constituer un cas fortuit ou de force majeure exonérant des conséquences de l'accident causé par ce véhicule celui qui légalement n'a pas cessé d'en avoir la garde.

Ni l'usage, ni la tolérance de l'autorité administrative qui réglemente le stationnement des voitures dans les rues, ne sauraient soustraire le gardien de la chose du fait de laquelle un dommage a été causé, à la présomption de responsabilité qui pèse sur lui. (Cass. Req. 3 mars 1936. D. H. 1936, 193).

— Est responsable de l'accident causé par le voleur d'une voiture automobile, le propriétaire de cette voiture qui n'établit pas qu'il ait pris les précautions nécessaires pour qu'elle se trouvât normalement à l'abri d'un vol, ni, par suite, qu'il en ait été dépossédé dans des circonstances pouvant être assimilées à un cas de force majeure. (Conseil d'Etat, 6 mai 1932, Rec. pér. Ass. 1932, 260).

4. *Rigueur de la preuve exonératoire.* — Le cas fortuit ou de force majeure qui fait disparaître la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384-1° C. civ. doit s'entendre d'un événement imprévisible et irrésistible.

On ne peut considérer comme ayant ce double caractère la faute, même lourde, d'un cycliste qui, venant se jeter sur l'avant d'une automobile, a obligé le conducteur à obliquer brusquement à droite et à faire ainsi une manœuvre à la suite de laquelle il monta sur le trottoir et renversa un pylône dont les éclats blessèrent grièvement plusieurs personnes. (Rouen, 29 novembre 1934 — Gaz. Pal., 16 mai 1935).

— L'éclatement d'un pneumatique d'une automobile d'où est résulté un accident ne peut être assimilé à un cas fortuit ou de force majeure ayant pour effet de détruire la présomption de responsabilité pesant sur le gardien de la voiture. En effet, cet événement peut et doit être prévu ou évité par ce gardien. Au surplus, il est le résultat d'un vice propre de la chose dont le dit gardien doit être présumé responsable. (Paris, 18 juillet 1930 — Gaz. Trib., 7 novembre 1930).

La jurisprudence exige donc du gardien de l'automobile une preuve très rigoureuse pour s'exonérer de la présomption de responsabilité qu'elle fait peser sur lui. Nous insisterons plus particulièrement sur ce point qui fera mieux ressortir ultérieurement la nature véritable de la responsabilité de l'automobiliste, et nous emprunterons à cet effet, à la jurisprudence, deux arrêts qui nous paraissent les plus caractéristiques.

Le conducteur d'une automobile s'apprêtait à croiser une voiture venant en sens inverse lorsqu'il vit soudainement sortir de derrière cette voiture et chercher à la dépasser un cycliste qui, se rendant compte de son imprudence, essaya

par un brusque braquage à droite de se replacer derrière l'automobile qui précédait, mais il n'y parvenait pas et venait ainsi se jeter sous l'autre voiture. La Cour d'Angers a posé le principe que le conducteur de l'automobile devait, en la circonstance, démontrer que la cause déterminante de l'accident résidait dans une faute personnelle de la victime. La Cour reconnaît l'existence de probabilités sérieuses de faute à la charge du cycliste, mais ces probabilités, pour fortes qu'elles soient, ne sauraient, dit-elle, constituer une certitude. Elle décide qu'en raison de cette incertitude quant aux circonstances de l'accident, la présomption tirée de l'art. 1384 demeure entière (3).

La Cour d'Amiens a rendu une décision à peu près semblable à l'occasion de l'espèce suivante : Un cycliste était tombé sous les roues d'une remorque automobile. Accident survenu sans témoins, dans l'obscurité et sans que les circonstances aient pu en être déterminées. A la suite d'une expertise technique, la Cour décide qu'il n'est pas impossible de supposer que la chute du cycliste ait été causée par le dérapage de sa bicyclette. Mais elle ajoute que d'autres hypothèses, telles que le heurt du cycliste par la remorque sont aussi plausibles; qu'une seule chose est certaine, c'est que le cycliste tenait sa droite lorsque le camion l'a dépassé et qu'il a été écrasé par la remorque. Or, pour s'exonérer de la présomption de responsabilité mise à sa charge par l'art. 1384-1°, la Société propriétaire du véhicule automobile qui avait conservé la garde juridique de la chose ayant causé le dommage devrait rapporter la preuve que l'accident a été occasionné par un événement de force majeure, un cas fortuit ou la faute de la victime. Elle ne fait pas cette preuve, la cause de la chute du cycliste sous les roues du véhicule demeurant inconnue, elle est donc présumée entièrement responsable de sa mort. Et la Cour accueille la demande des ayants-droit. (Amiens, 2 avril 1935 — Ansard c. Société Lens-Auto, inédit).

5. *Cumul des présomptions de responsabilité au cas de collision de deux véhicules.* — C'est également à une époque

(3) Angers, 12 Décembre 1934, Brichet c. Grippon, inédit.

très récente que la Cour de Cassation a clos définitivement — du moins à ce qu'il semble — la controverse qui s'était instituée depuis quelques années sur le point de savoir si, dans le cas de collision de véhicules, les présomptions établies à la charge de chaque gardien devaient se neutraliser ou, au contraire, se cumuler. Un arrêt de la Chambre des Requêtes, du 21 juin 1935 (Gaz. Trib. 24, 25 juillet 1935) décide que si aucun des conducteurs n'établit que la collision est due à une circonstance étrangère à lui non imputable, chaque gardien de véhicule doit réparer tout le dommage subi par l'autre.

6. *Transport bénévole.* — La présomption instituée par l'art. 1384, alin. 1^{er}, C. civ. à l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée soumise à la nécessité d'une « garde », en raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui, a été établie pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elles n'ont point participé.

Cette présomption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une automobile par ceux qui ont pris place dans cette voiture, soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole : les premiers trouvent leur protection dans les obligations imposées au transporteur par les stipulations expresses ou implicites du contrat; quant à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes, ils ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes des art. 1382 et 1383 C. civ. (Cass. civ., 27 mars 1928 — Gaz. Pal., 6 avril 1928).

— Mais la jurisprudence admet une catégorie intermédiaire entre le transport bénévole et le transport à titre onéreux qui vient conférer en certains cas au voyageur une sécurité complète : il s'agit de ces transports qui sont effectués non sur la demande de la personne transportée et pour lui rendre service ou lui faire une gracieuseté, mais dans l'intérêt même du transporteur. Lorsque dans un pareil cas survient un accident en cours de route, la responsabilité du transporteur est

régie par l'art. 1384. (Cass. Req., 1^{er} mars 1933 — Rec. Pér. Ass. 1933, 157).

Du reste, le développement donné à la jurisprudence pré-rappelée sur le cas de collision de véhicules vient d'aboutir à un résultat extrêmement favorable aux victimes des accidents de transport bénévole. Si les causes de la collision sont incon-
nues, chaque passager d'une des voitures peut invoquer au même titre que son transporteur, contre le conducteur de l'autre, la présomption de responsabilité de l'art. 1384. (Bordeaux, 3 janvier 1936 — D. H., 1936, 103).

§ 2. — DE LA RÉPARATION.

La jurisprudence s'affirme donc particulièrement sévère à l'encontre de l'automobiliste. Elle ne l'est pas moins pour faire produire à cette responsabilité les conséquences les plus étendues.

1. La matière du transport gratuit dont il vient d'être parlé nous en fournit un premier exemple. Vainement une certaine jurisprudence s'est-elle efforcée d'atténuer les obligations éventuelles du transporteur bénévole en faveur de son passager, en admettant au moins dans une certaine mesure la thèse suivant laquelle ce dernier aurait accepté les risques du transport et que c'est seulement dans le cas où le conducteur se serait rendu coupable d'imprudence ou de maladresse dépassant les risques que le passager pouvait raisonnablement prévoir et qu'il avait tacitement acceptés en prenant place dans la voiture, que serait établie à la charge du dit conducteur la preuve d'une faute génératrice de responsabilité. En d'autres termes, cette jurisprudence exigeait une faute suffisamment lourde et partant inexcusable, pour que la responsabilité de son auteur pût ouvrir au demandeur un droit à la réparation du préjudice par lui subi. La Cour Suprême a rejeté toute distinction de cette nature en posant de la manière la plus générale le principe que le transporté bénévole victime d'un accident en cours de route peut obtenir une indemnité du conducteur de la voiture s'il établit à la charge de celui-ci une faute, même légère. (Req., 9 juin 1928, D. P.,

1928, 1.153 — Civ., 27 mars 1928, S. 1928, 1.353 et note Geny; même arrêt D. P., 1928, 1.145 et note Ripert. Cf. également Req., 9 février 1931, Gaz. Pal., 1931, 1.579).

Les Cours d'appel se sont inclinées dans leur très grande majorité devant cette interprétation pour décider que la nature du contrat qui intervient entre le transporteur à titre gratuit n'exonère ce dernier d'aucune faute, même légère; que la distinction entre la faute lourde et les autres est sans fondement au point de vue de la responsabilité du transporteur bénévole, et que la circonstance que le transport était bénévole ne saurait être par elle-même une cause de modération des dommages-intérêts; dès qu'il est reconnu que le transporteur a commis une faute, quelle qu'elle soit, la réparation du préjudice par celui qui en est le seul auteur doit être intégrale (Lyon, 1^{er} mars 1933, Mon. jud. Lyon, 2 novembre 1934).

2. Nous avons vu également que, dans l'hypothèse où les causes et circonstances de la rencontre de deux véhicules automobiles sont inconnues, dans celle où les contradictions relevées aussi bien dans les enquêtes civiles que dans l'information judiciaire pénale mettent le juge dans l'impossibilité de se faire une opinion certaine sur les responsabilités encourues de part et d'autre, chaque conducteur est tenu de supporter l'entière réparation du préjudice causé par l'autre et, par réciprocité, reçoit réparation intégrale de ses propres dommages personnels. Cette même règle de double indemnisation totale a fait également son apparition dans la sphère de l'art. 1382, même lorsqu'il est établi que les deux conducteurs ont l'un et l'autre commis des fautes caractérisées. Une certaine jurisprudence décide que si ces fautes conjuguées, causes génératrices de l'accident, sont d'égale importance, elles engagent dans la même mesure la responsabilité des deux conducteurs et, finalement, ceux-ci sont condamnés à se payer mutuellement leurs entiers dommages respectifs (V. Besançon, 25 avril 1934, Picard c. David et Poirot, inédit). La Cour de Cassation semble bien d'ailleurs avoir confirmé la jurisprudence de la Cour de Besançon lorsqu'elle a rejeté le pourvoi formé contre un précédent arrêt de cette Cour du 10 mai 1932 (Req., 7 novembre 1934, D. H., 1934, 585).

Il n'est pas douteux qu'il faille voir là une application de cette théorie nouvelle dite de « l'équivalence des conditions » : « Dès qu'il est établi que sans un événement déterminé, le dommage ne se serait pas réalisé, cet événement est « cause » du préjudice. Si donc cet événement consiste en une faute du défendeur, ce dernier doit réparation, malgré l'intervention de « causes étrangères » ; il suffit de « poser une condition d'un dommage » pour le « causer » (4). Cette théorie, malgré son apparente rigueur scientifique, ne semble pas, dans le domaine moral, donner satisfaction à l'équité qui réclame que chacun des co-auteurs fautifs d'un dommage en supporte le poids proportionnellement à la gravité de la faute qu'il a commise, c'est-à-dire proportionnellement à la mesure dans laquelle il a participé à la réalisation de l'événement dommageable. A chacun selon ses actes, selon son mérite ou sa faute.

3. Nous retrouvons l'influence de ces mêmes idées, mais sous une forme qui ne prête plus guère à discussion, dans cette jurisprudence qui décide que la responsabilité d'un fait dommageable survenu par la faute de deux personnes doit être ordonnée pour le tout contre chacun au profit des parties lésées lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire. Il en est ainsi notamment lorsque dans une collision d'automobiles les blessures occasionnées à une personne transportée sont le résultat de la faute respective des deux conducteurs. Il importe peu que, par appréciation de la gravité des deux fautes, le juge ait partagé entre eux le dommage de façon inégale : cette répartition n'affecte, en effet, que les rapports des deux co-débiteurs entre eux, mais elle ne change pas la nature de leurs obligations et n'en modifie pas la quotité au regard de la partie lésée, l'inégalité des fautes commises ne faisant pas que chacune d'elles, prise séparément, n'ait pas produit tout le dommage. (Cass. Civ. 20 mai 1935, Gaz. Pal., 7 juillet 1935). Il n'est donc plus nécessaire, pour prononcer des condamnations solidaires contre les conducteurs, de constater l'indivisibilité de leurs fautes ou l'impossibilité de déterminer l'in-

(4) MAZEAUD. — Traité Théorique et pratique de la responsabilité civile, 1^{re} éd. 2^e partie, n° 1442.

fluence que ces fautes respectives ont pu exercer sur les dommages causés. La solidarité qui oblige chacun des deux conducteurs à régler l'intégralité de l'indemnité dûe à la victime est une règle absolue dont nous aurons à tirer plus tard certaines déductions lorsque nous examinerons les systèmes proposés pour la solution du problème général de la protection des Usagers de la route.

4. Les tribunaux apportent la même rigueur pour l'appréciation du préjudice. Celui-ci est, dans toutes circonstances, évalué au prix fort : nous n'en voulons pour preuve que ces décisions relatives à la réparation des dommages matériels quand les frais de remise en état sont supérieurs à la valeur marchande de la voiture. Une tendance s'est très nettement affirmée pour reconnaître au propriétaire d'une voiture avariée dans une collision le droit absolu d'exiger ou bien la remise en état de ce véhicule, même si le coût des réparations à effectuer est plus élevé que la valeur commerciale de la voiture (Dijon, 9 mars 1934, D. H. 1934, 357), ou bien la somme représentative des dites réparations, même si celles-ci n'ont pas été effectuées (Trib. civ., Besançon, 7 novembre 1933 — Gaz. Pal., 3 janvier 1934).

La responsabilité de l'automobiliste ne souffre donc aucune limite quant à l'étendue de la réparation. C'est un fait que la jurisprudence permet de vérifier facilement, principalement en ce qui concerne le préjudice d'ordre moral.

Tout le monde est d'accord sur le principe que la réparation doit comprendre la totalité du dommage, aussi bien dommage moral que matériel : l'article 1382 est conçu en termes généraux et il peut être invoqué par toutes personnes. Mais doit-on comprendre dans le nombre des victimes tous ceux qui, en raison de l'état de solidarité plus ou moins étroite existant entre les individus d'une Société moderne, se trouvent, par le jeu de la diversité des lois et des contrats, et plus simplement des rapports de la vie courante, subir la répercussion d'un fait illicite? L'ami ne peut-il réclamer des dommages-intérêts pour la mort de son ami? Le boulanger qui servait la victime et qui perd ainsi un client ne sera-t-il pas admis lui-même à réclamer une indemnité? Un homme con-

sacrait tous ses revenus à l'entretien d'un orphelinat; il meurt d'un accident : les orphelins seront-ils admis à agir contre l'auteur de l'accident?

Si généraux que soient les termes d'une loi, ils ne sont pas susceptibles d'une application sans limite, par simple déduction syllogistique. Le législateur statue de *eo quod plerumque fit*. Les mots ne traduisent jamais exactement la pensée, et la pensée ne se superpose jamais exactement aux faits. Ce qui est vrai à l'échelle ordinaire, ne l'est plus quand on passe dans le domaine du très grand ou du très petit. (Théorie du relativisme scientifique, Einstein).

Il ne faut pas pousser à l'absurde l'application d'un principe, et fixer les limites d'application d'une loi est le rôle de la jurisprudence. De même que la jurisprudence explique une règle en lui donnant une application imprévue (application de l'art. 1384 aux accidents d'automobiles), de même elle peut refuser l'application de la règle à des hypothèses que le législateur n'avait pas prévues, car toute loi se heurte dans la conquête de son domaine à d'autres lois ou à des principes non écrits, mais certains. De même que le conflit des législations diverses est l'essence du droit international, de même le conflit des lois nationales se pose constamment devant nos tribunaux, à l'occasion des litiges privés.

Ce conflit a atteint un degré particulièrement aigu lorsqu'il s'est agi du droit de la concubine à réclamer des dommages-intérêts à l'auteur responsable de la mort de son concubin. Ici la règle de l'article 1382 se heurte à ce vieux principe « *nemo creditur turpitudinem suam allegans* ». C'est bien en effet sur ses relations intimes avec la victime que la demanderesse fonde sa demande. Elle ne réclame pas une indemnité « quoique » concubine, mais « parce que » concubine. Si elle avait été la servante dévouée, mais correcte, elle pourrait réclamer un mois de gage et rien de plus.

Or les tribunaux ont fait un si large crédit à ce sentiment public qui exige toujours plus impérieusement la réparation de tout accident qu'ils ont admis sans restriction l'action de la concubine en dépit du caractère illicite de la situation sur laquelle elle se fonde. C'est ainsi que nous avons vu la Cour de Paris déclarer que les deux concubines d'un même homme,

victime d'un accident mortel, sont l'une et l'autre recevables et fondées en leur action en dommages-intérêts, donnant ainsi une sorte de consécration judiciaire à une polygamie de fait. (Paris, 18 novembre 1932. — Rec. Pér. Ass., 1933, 43).

Certains juristes n'ont pu s'empêcher de qualifier de surprenante une jurisprudence qui voit dans l'union libre un lien légal pour faire payer par un tiers une indemnité à la concubine, mais non quand il s'agit de condamner le concubin lui-même pour réparation envers la femme du préjudice résultant de son abandon. Il leur a semblé qu'un tel lien devait exister entre les parties avant d'exister à l'égard de tiers (5).

Certes la Cour de Cassation a annulé l'arrêt précité de la Cour de Paris allouant des dommages-intérêts aux deux concubines de la victime d'un homicide par imprudence, au motif que si l'art. 1382 en ordonnant en termes absolus la réparation de tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un préjudice, ne formule aucune distinction en ce qui concerne la nature du fait dommageable, la nature du dommage éprouvé, et, en cas de décès de la victime, la nature du lien d'où résulterait un préjudice, du moins ce lien ne peut-il donner ouverture à réparation que s'il offre des garanties de stabilité et de durée. (Cass. crim., 27 avril 1934 — Gaz. Trib., 1934, 1, 85). Mais la jurisprudence des Cours et Tribunaux continue à être divisée, et si parfois on la voit nettement hostile à l'admission de tout droit au profit de la concubine, les décisions qui se sont montrées vis-à-vis d'elle largement libérales paraissent prévaloir.

Nous n'avons cité le cas de la concubine que pour mieux démontrer l'âpreté des luttes qui s'engagent dans le prétoire autour des questions de dommages-intérêts. Un autre exemple que nous empruntons à nos connaissances particulières de la cause ne sera pas moins suggestif : un accident d'automobile avait frappé mortellement un vieillard de 87 ans. Les trois fils de la victime insistaient à l'audience sur l'étendue du dommage d'ordre moral résultant de cet accident. Leur père, depuis l'époque où il s'était retiré des affaires, avait consacré tout son temps et toute son activité aux Œuvres

(5) P. ESMEIN. — D. H. 1935, chr., p. 50.

V. également : Trib. civ. Seine, 4 Mai 1935, Gaz. Pal., 11 Mai 1935.

sociales, telles que celle des Combattants de 1870-1871, ligue anti-alcoolique, etc... Il mettait tout son amour-propre dans la bonne réussite de ses œuvres dont il fut pendant de longues années le Président dévoué; sa fierté consistait à voir fleurir les diverses Œuvres sociales au succès desquelles il contribuait personnellement pour une large part grâce à son influence personnelle et à sa propre situation de fortune. Malgré son âge, ajoutaient-ils, il aurait pu encore pendant de longues années continuer à développer son activité bien-faisante, car une constitution robuste lui assurait une santé inébranlable. Le tribunal ne fut pas insensible à un plaidoyer aussi chaleureux, et il alloua à chacun des fils de la victime la somme réclamée par eux, sans doute sous la condition tacite qu'ils l'affecteraient aux Œuvres si généreusement soutenues par le défunt. (Trib. civ. Sarreguemines, 14 mai 1935, Bloch c. Bletsch.).

5. Non seulement le préjudice subi par la victime d'un accident est évalué fort libéralement par les tribunaux, mais encore ceux-ci lui reconnaissent un droit à révision de l'indemnité primitivement allouée par voie judiciaire ou acceptée par transaction dans le cas où la partie se serait trompée sur la nature même de ce préjudice : une jurisprudence constante la déclare recevable à demander une indemnité supplémentaire, dans le cas où son état vient à s'aggraver. Et ce droit à révision est ouvert jusqu'à l'expiration du délai ordinaire de prescription, soit de 30 ans. (Cass. Req., 14 mai 1934 — Gaz. Trib., 1^{er} juin 1934).

Nous pourrions poursuivre plus avant l'exposé de la jurisprudence française, et toujours nous ne recueillerions que de nouvelles preuves de l'extrême sévérité qu'elle témoigne aux auteurs d'accidents.

SECTION II.

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DE L'AUTOMOBILISTE

Il suffit de parcourir les travaux de la Doctrine et les décisions de la Jurisprudence pour se rendre compte du désarroi profond dans lequel les ont plongées les diverses questions

suscitées par les accidents d'automobile. Sur quelle base devait-on les résoudre? D'après le dogme traditionnel de la responsabilité d'ordre subjectif pour faute? Sinon, suivant quel concept nouveau?

Peut-être ne trouverons-nous pas dans la jurisprudence une réponse précise à toutes ces controverses. Mais nous pourrons du moins faire servir l'analyse des mobiles qui l'ont inspirée à un meilleur aménagement de l'assurance, sur le plan juridique tout d'abord, dans le domaine social et économique ensuite.

§ 1. — LA JURISPRUDENCE DEVANT UNE SITUATION NOUVELLE.

A mesure que les risques de la vie courante devenaient plus complexes et que nos actes au sein d'un machinisme envahissant se révélaient plus dangereux pour les tiers, on a vu la notion de responsabilité gagner considérablement en force et en étendue. Les complications infinies et les multiples dangers de la vie moderne — rançon inévitable du progrès matériel qui constitue cependant une source d'attraits et d'agréments et contribue puissamment au bien-être et à la prospérité de notre temps — les nombreuses applications des sciences à l'industrie, ont amené les juristes et les tribunaux, et quelquefois les législateurs, à venir au secours de l'individu broyé dans les engrenages de ce vaste et périlleux mécanisme. La Société moderne devait tenir compte de ces transformations pour déterminer les droits et obligations de chacun, sinon elle aurait consacré le triomphe du matérialisme et l'oppression des faibles. A un accroissement de la puissance de l'homme par le machinisme devait correspondre une responsabilité plus lourde du fait des choses dangereuses mises en mouvement par lui.

§ 2. — INFLUENCE DE LA CONCEPTION DU RISQUE PROFESSIONNEL D'APRÈS LA LOI DU 9 AVRIL 1898.

1. C'est de ce souci de protection de la victime que procède essentiellement la loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. A la conception de la responsabilité basée sur

l'idée de faute, cette loi a substitué la notion de ce que l'on appelle communément le risque professionnel.

« Le risque professionnel, tel est le fondement de l'obligation qui pèse sur l'industriel, sur l'entrepreneur; l'individu qui groupe autour de lui d'autres activités, qui s'entoure d'ouvriers et de machines, crée un organisme dont la fonction ne va pas sans frottements et peut causer des dommages, abstraction faite de toute faute à la charge de celui qui le dirige : ces dommages, ces accidents inévitables qui constituent des dangers inhérents à l'entreprise, qui n'ont d'autre cause que le développement dans une direction licite de l'activité humaine, constituent précisément dans leur ensemble le risque professionnel. Et qui donc supporterait ce risque, sinon celui dans l'intérêt duquel fonctionne l'organisme qu'il a créé? » (6).

2. Une véritable évolution tend à rapprocher les risques de la circulation des risques professionnels du point de vue des responsabilités, à assimiler au risque des accidents du travail le risque des accidents causés aux tiers par les voitures automobiles, assimilation qui n'est peut-être pas d'une exactitude absolue, puisque, pour ces derniers accidents, la personnalité du conducteur joue, ainsi que nous l'avons établi, un rôle dominant.

En tout cas, il est capital de constater l'influence considérable exercée au moins indirectement par la théorie du risque sur la jurisprudence. Au magistrat contemporain comme au législateur de 1898 il a paru logique que le piéton circulant au milieu de véhicules automobiles de force et de vitesse croissantes bénéficiât de garanties similaires à celles de l'ouvrier en contact avec l'outillage industriel.

D'ailleurs, la question des risques de la circulation s'est posée depuis un certain nombre d'années devant l'opinion publique comme celle des risques du travail l'était avant la loi de 1898. Et c'est sous la poussée des idées nouvelles tendant de plus en plus à réclamer pour la victime, faible devant la nocivité accrue des appareils de locomotion modernes, une

(6) JOSSEKAND. — De la responsabilité du fait des choses inanimées, 1897.

plus grande sécurité, que s'est produit un mouvement considérable vers l'élargissement des responsabilités dans cette matière du Droit des Obligations qui paraissait la partie la plus immuable de notre Code civil. La jurisprudence a donc été tout naturellement orientée vers ce principe nouveau de responsabilité, qui menace de submerger l'ancienne conception de la faute, qu'est la théorie du risque.

§ 3. — RISQUE AUTOMOBILE ET RESPONSABILITÉ OBJECTIVE.

1. Au début de la circulation automobile, les accidents étaient peu fréquents : nombre relativement restreint de véhicules, vitesse encore modérée, limitaient le risque. Pour juger les responsabilités engendrées par les collisions, les tribunaux pouvaient s'en tenir à l'application du vieil article 1382 : nécessité pour la victime de prouver la faute de l'auteur du dommage. Plus tard, l'augmentation progressive du nombre des véhicules circulant aux mains de conducteurs plus ou moins expérimentés, à une vitesse accrue, sur un réseau routier conçu pour d'autres besoins, la fréquence impressionnante des accidents résultant de cette circulation nouvelle, dénoncèrent l'insuffisance d'une conception faite pour d'autres temps où la vie économique et sociale était beaucoup moins développée. La responsabilité apparut alors beaucoup moins comme une sanction d'une faute que comme un moyen de réparation. Il ne s'agissait plus ici d'un problème de culpabilité, d'imputabilité, de négligence, ou de maladresse, ou d'un fait quelconque répréhensible, mais bien d'une question de répartition du dommage éprouvé.

« Si l'on voit dans le problème de la responsabilité une simple question de répartition de dommages; si l'on estime que l'immunisation de l'agent comporte comme corollaire fatal la responsabilité de la victime, alors le point de vue change du tout au tout, l'horizon s'élargit singulièrement; de toute façon, en toute occurrence, il y aura un responsable. Etant admise cette prémisse, il ne reste plus qu'à chercher qui sera sacrifié, et l'on sera incité à choisir comme bouc émissaire l'auteur de l'acte dommageable plutôt que la victime, celui

qui a agi plutôt que celui qui a subi les résultats de cette action. On sera amené à redresser plus volontiers les coups du sort, à modifier leur incidence, à rétablir, sur le terrain juridique et au moyen d'un recours accordé à la victime, l'équilibre qui s'était rompu dans le domaine des faits : on sera porté à faire de l'interventionnisme juridique. Et alors, la faute cesse d'être souveraine; le champ de la responsabilité ne lui appartient plus tout entier, mais elle doit le partager avec le risque » (7).

Cette conception a traduit le sentiment nouveau au regard du risque automobile : « celui qui a créé un risque public doit, en dehors de toute notion de faute, réparer le dommage causé par la réalisation de ce risque », et, par voie de conséquence, même dans le cas où la cause de l'accident reste indéterminée.

Il y a là une notion plus économique que juridique, qui paraît avoir été consacrée législativement par l'article 79 du Code des Obligations du Maroc : « L'Etat et les municipalités sont responsables des dommages causés directement par le fonctionnement de leurs administrations ».

Dans le même esprit, la loi du 31 mai 1924 relative à la locomotion aérienne dispose dans son article 53 :

« L'exploitant d'un aéronef (sont ainsi qualifiés « tous appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ») est responsable de plein droit des dommages causés par l'évolution de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime ».

2. Que la jurisprudence ait détaché la responsabilité civile résultant des accidents de la circulation de la notion de faute, ou que tout simplement elle l'ait juxtaposée à l'idée de risque, la chose n'est plus douteuse devant l'indépendance juridique si nettement affirmée entre les deux articles 1382 et 1384.

« Attendu, dit un arrêt de la Cour de Cassation du 9 juin 1928 (8), que la cour d'appel considère à tort comme étant

(7) JOSSE RAND. — D. H. 1934, chr. p. 73.

(8) D. P. 1928, 1, 153 et note R. Savatier, Adde : Req., 16 Juillet 1928. D. P. 1929, 1, 33. — Civ. 14 Mai 1935, D. H. 1935, 362.

identiques l'action accordée par l'article 1382 à la victime d'un délit ou d'un quasi-délit et celle qui peut résulter des termes de l'art. 1384-§ 1; que ces deux actions, si elles poursuivent le même objet, procèdent de causes juridiques différentes ».

Conséquences principales :

La chose jugée résultant en faveur du prévenu de son acquittement par le tribunal correctionnel et qui implique seulement qu'il n'a pas commis de faute, est sans effet quant à l'application de la présomption de l'art. 1384-1° C. civ. qui ne peut être écartée qu'à raison du cas fortuit, de la force majeure ou d'une cause étrangère non imputable à l'auteur de l'accident (9).

Et les fins de non recevoir qui jouent à l'encontre de la première de ces demandes peuvent demeurer étrangères à l'autre. Aussi, la prescription de trois ans édictée par les articles 637 et 638 C. Instr. crim. n'est pas applicable à la demande basée sur l'article 1384. La seule prescription applicable sera celle de 30 ans du droit commun (10). Conséquence redoutable pour les plaideurs responsables et aussi pour les compagnies d'assurances.

Il est répété à l'envi par la jurisprudence que l'article 1384, § 1^{er}, a pour but, par la présomption de responsabilité qu'il édicte à l'encontre de tout gardien d'une chose inanimée dont le fait a préjudicié à autrui, de dispenser la victime de prouver l'existence d'une faute à l'encontre de ce gardien, et qu'une décision de relaxe laisse intacte la responsabilité civile de l'automobiliste, telle qu'elle est présumée par le texte précité : la faute dans la garde, c'est-à-dire le manquement à l'obligation de surveillance qui incombe légalement au gardien, est en effet totalement indépendante de la faute quasi-délictuelle qui a été absorbée et neutralisée par la décision pénale d'acquittement (11).

Mais nulle part cette obligation du gardien ne se trouve précisée et personne ne peut en donner une définition certaine. En réalité la forme nouvelle donnée par la jurisprudence au fondement de la responsabilité du gardien des choses inani-

(9) Cass. Req., 10 Mai 1932, D. H., 16 Juin 1932.

(10) Req., 9 Juin 1928, D. P., 1928, 1, 158.

(11) Paris, 25 Juillet 1934, Gaz. Pal., 18-19 Nov. 1934.

mées ne doit pas faire illusion : il s'agit d'une jurisprudence influencée par la doctrine du risque et orientée vers la responsabilité objective. A l'ancienne expression de faute présumée a été substituée celle de présomption de responsabilité; mais on parle ici de responsabilité comme la loi du 9 avril 1898 le fait elle-même lorsqu'elle s'intitule la charte des responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. Cette confusion ne trompe personne. Le fait que le législateur emploie le mot de responsabilité quand il institue un régime de garantie légale comme en matière d'accidents du travail, n'empêche pas de voir dans ce régime autre chose qu'une responsabilité civile. C'est autre chose parce qu'il ne sert de rien à l'automobiliste de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou de prouver la faute de la victime : il demeure tenu en considération de ce fait que celui qui a créé un risque dont la réalisation a causé un préjudice à autrui en doit réparation, soit que l'on mette en avant, suivant les préférences de chacun, des considérations d'ordre plus particulièrement économique ou au contraire des préoccupations plus accusées de justice sociale. Les unes et les autres ne sont d'ailleurs qu'une seule et même manifestation, quoique sous des formes diverses, de ce sentiment public qui a vu dans la circulation automobile, par la fréquence des accidents et la multiplication des dommages, principalement des dommages causés aux personnes, un véritable risque social, et qui réclame avec insistance qu'en l'absence de faute prouvée le dommage soit supporté par l'auteur.

3. Quoi que l'on pense de l'évolution actuelle, l'on ne saurait sérieusement contester que l'idée traditionnelle a été abandonnée suivant laquelle seule la faute peut être une source morale et logique de responsabilité. Sans doute la présomption de responsabilité de l'art. 1384 ne s'applique-t-elle qu'au gardien et non au propriétaire. Mais c'est un palliatif de peu d'importance parce que la présomption de garde est attachée à l'idée de propriété. Prétendre baser exclusivement la responsabilité sur l'idée de faute, c'est-à-dire d'un manquement à une obligation quelconque, obligation conventionnelle en matière de contrat, obligations légales infiniment variées

dans le champ des délits et quasi-délits, est un argument du passé, d'une époque où l'on devait vaincre les résistances s'obstinant à la recherche d'une faute personnelle, alors que la jurisprudence moderne, et peut-être la législation de demain, n'envisage plus qu'une sorte de responsabilité sociale. C'est la constatation qui ressort nettement des arrêts les plus récents où il est dit par exemple en propres termes « qu'en cette matière, il convient d'envisager deux sortes de responsabilité : celle qui est basée sur l'idée de risque (article 1384) et celle qui est basée sur l'idée de faute (article 1382) ». (Bordeaux, 3 janvier 1936, précité). Mais quel que soit le respect qui puisse lui être dû, la jurisprudence n'a qu'une autorité de raison et, ainsi que le dit Bouhier (Observation sur la coutume de Bourgogne, chapitre 28, n° 23, et chapitre 24, n° 77) : « Il est plus convenable de ramener la jurisprudence des arrêts aux principes que de réduire les principes à la jurisprudence des arrêts ». Il convient donc de rechercher si cette jurisprudence est digne de jouir d'une autorité égale à celle qui s'attache à une véritable création de droit positif.

SECTION III. — QUELLE APPRECIATION PORTER SUR CETTE JURISPRUDENCE?

Elle n'est ordinairement pas critiquée dans son utilité finale ni dans son principe général, bien que certains juristes expriment quelque réserve sur ce dernier point. C'est plutôt dans ses conséquences pratiques et par son incidence sur l'assurance de responsabilité que l'œuvre jurisprudentielle est diversement appréciée.

§ 1. — OBJECTIF POURSUIVI : CONFÉRER A LA VICTIME LA PLUS GRANDE SÉCURITÉ JURIDIQUE.

1. La jurisprudence s'est appliquée à protéger les victimes d'accidents corporels de la manière la plus complète en faisant produire à un nombre croissant de contrats des obligations insoupçonnées jusqu'à ces dernières années.

Depuis l'arrêt de la Chambre civile du 17 janvier 1913

(D. P., 1913, 1, 249 et la note de M. Sarrut) il est de principe dans le transport de personnes que le voiturier contracte l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf à destination.

Lorsqu'un accident de personnes survient à l'occasion d'un contrat et au cours de son exécution, la tendance générale de la jurisprudence est de considérer que le dommage subi provient de l'inexécution d'une obligation de sécurité implicitement assumée par l'autre contractant.

Il en est ainsi dans les rapports existant entre organisateurs de fêtes sportives, spectacles ou jeux divers, et spectateurs ou usagers des établissements publics : les premiers contractent, en vertu d'un engagement formellement exprimé ou simplement présumé, une dette d'intégrité corporelle au bénéfice des seconds. Un arrêt récent de la Cour de Lyon (1^{re} Chambre, 2 novembre 1935) déclare à propos d'un accident survenu dans un manège forain : « le contrat intervenu entre l'exploitant de l'attraction et le client, pour n'avoir pas le caractère d'un contrat de transport et pour ne constituer qu'un contrat innommé, n'en doit pas moins être considéré, à raison des risques qui y sont inhérents, comme comportant, de la part de l'entrepreneur, l'engagement tacite d'assurer la sécurité de ses clients, à moins qu'il ne prouve que l'inexécution de cette obligation de faire provient d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable, comme la faute de la victime ».

De même l'hôtelier est tenu, par le contrat d'hôtellerie, de l'obligation de protéger les clients contre les risques inhérents à leur circulation dans son établissement. (Req., 18 décembre 1928, Gaz. Trib., 1928, 1, 61 — Orléans, 27 février 1934, Journ. Ass. 1934, p. 149).

Contient encore une promesse implicite de sécurité, le débiteur de cette obligation répondant de l'accident survenu à son contractant, le contrat intervenu entre le bailleur d'un immeuble et son locataire. (Colmar, 29 avril 1930 — Revue d'Alsace et de Lorraine, juin 1930).

La volonté prêtée aux parties d'exiger une telle obligation de sécurité ou d'y souscrire a été examinée avec le même soin à propos de nombreux autres contrats parmi lesquels nous citerons notamment : le contrat entre le médecin et son

client; le contrat entre l'instituteur et les parents de son élève (12).

D'autre part le contractant est présumé avoir stipulé cette obligation de sécurité absolue « au profit des siens », et plus particulièrement des personnes envers lesquelles il était tenu d'un devoir d'assistance en vertu d'un lien légal. (Civ., 24 mai 1933, *Gaz. Pal.* 1933, 2, 350 — Paris, 4 février 1935, *Gaz. Trib.*, 16, 17 août 1935).

2. La jurisprudence relative aux accidents d'automobile se relie par un lien très étroit à celle que nous venons d'analyser brièvement dans la manifestation du même souci de protection de la victime. Un mouvement identique s'est poursuivi de la manière que l'on sait dans la matière de la responsabilité légale du fait des choses inanimées, parallèlement à l'évolution qui se produisait dans le domaine de la responsabilité contractuelle.

Le même effort a été tenté par la jurisprudence aussi bien dans le domaine des obligations délictuelles qu'en matière contractuelle pour transformer l'obligation générale de prudence et diligence en une obligation déterminée de sécurité, telle l'obligation de garde dérivée de l'art. 1384-1°, dont la seule inexécution entraîne la responsabilité du débiteur, sans que la conduite de ce dernier ait besoin d'être appréciée (13).

Le point d'aboutissement est le même en ce qui concerne l'objectif poursuivi, sauf peut-être, entre les deux ordres de responsabilités, une légère différence qui tend d'ailleurs à se combler et qui se rapporte à la mesure dans laquelle le fait d'un tiers est susceptible de libérer le débiteur contractuel ou le gardien de la chose inanimée.

Question très vivement discutée. Faut-il admettre que le fait d'un tiers ne devient exonérateur de la responsabilité contractuelle du voiturier qu'autant qu'il présente les caractères constitutifs de la force majeure, de sorte que le transporteur devrait démontrer que ce fait a été pour lui imprévisible et inévitable?

(12) Sur l'ensemble de cette question, Cf. H. Lalou D. H., 1931, chr. p. 37.

(13) H. MAZEAUD. — *Rev. Trim. Droit civil*, 1936, pp. 32 et 47.

Dans un arrêt du 24 juillet 1930 (Gaz. Pal., 1930, 2, 430), la Chambre Civile, fidèle à la conception consacrée par de nombreuses décisions antérieures et insensible à la résistance esquissée par la Chambre des Requêtes dans un précédent arrêt du 2 mars 1927 (D. P., 1927, 1, 121) décide que la faute d'un tiers a une valeur propre et libère le transporteur au même titre que le cas fortuit ou de force majeure, sans se confondre avec lui. « Si le voiturier contracte l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf à destination, il est, en cas d'accident, exonéré de toute responsabilité lorsqu'il prouve que l'inexécution de cette obligation provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. La faute d'un tiers, alors d'autre part qu'il résulte d'un jugement d'acquiescement que de son côté le préposé du transporteur n'a commis aucune faute, constitue une cause étrangère ne pouvant être imputée au dit transporteur ». (Civ., 24 juillet 1930, Rev. Gén. Ass. Terr., 1930, p. 1138).

La Chambre des Requêtes semble au contraire persister dans la rigueur de sa position première pour décider que si la faute d'un tiers, cause de l'accident, libère le transporteur de son obligation contractuelle, c'est seulement à la condition que cet accident n'ait pas pu être prévu et empêché dans ses conséquences. (Req., 30 juin 1931, Gaz. Pal., 1931, 2, 530). A sa suite, de nombreux arrêts, toujours pour être plus favorables au voyageur, ne délient le voiturier que si, par son caractère imprévisible et irrésistible, le fait du tiers se ramène dès lors purement et simplement à un cas de force majeure. (V. notamment, Paris, 10 janvier 1934, Gaz. Pal., 1934, 1, 620).

Ces controverses n'ont pas trouvé leur place en matière de responsabilité légale où le principe de l'exonération du gardien par le fait d'un tiers est appliqué dans toute sa rigueur : ce n'est que si ce fait présente les caractères d'un cas fortuit et constitue un événement que le gardien n'a pu ni prévoir ni empêcher dans ses conséquences, qu'il peut se dire indemne de toute obligation, sans quoi et s'il a pu prévoir et empêcher ce fait, il ne saurait l'invoquer pour se libérer. (Amiens, 21 février 1934, Gaz. Pal., 1934, 1, 858).

Or un fait humain est rarement imprévisible et incoercible, de sorte que, pratiquement, la responsabilité du fait des

choses inanimées demeure absolue aussi longtemps que le gardien, ici l'automobiliste, ne rapporte pas la preuve d'une faute à la charge de la victime.

§ 2. — LA JURISPRUDENCE DEVANT L'OPINION PUBLIQUE.

Il a été dit de l'obligation contractuelle de sécurité, telle que nous l'avons analysée plus haut, qu'elle était « forcée » et qu'il s'agissait plutôt « d'une obligation jurisprudentielle, pré-torienne... Le but poursuivi est fort louable, puisqu'il ne s'agit de rien d'autre que d'assurer l'indemnisation de la victime ou de ses proches, et la mise en jeu de la responsabilité du transporteur. Seul le procédé technique auquel on a recours pour atteindre cet objectif est discutable; les contractants ne sont plus maîtres chez eux, le contenu obligatoire du contrat n'est plus tel qu'ils l'ont voulu, mais tel qu'on le leur impose » (14).

Nous en dirons de même de la jurisprudence automobile : si elle suscite pareillement quelques discussions d'ordre purement juridique quant à sa structure interne, elle n'est pas du moins sérieusement critiquée dans la mesure où elle répond à la nécessité de donner à l'homme, aux prises avec des choses toujours plus nombreuses et sans cesse plus redoutables, une sécurité juridique d'autant plus grande que sa sécurité matérielle se trouve de plus en plus menacée.

Certes l'automobiliste est soumis à un régime particulièrement rigoureux. Mais songeons un instant à la situation qui serait celle de la victime si l'accident était tributaire du droit commun délictuel. Le fardeau de la preuve lui serait laissé et elle devrait démontrer que le conducteur a commis une imprudence, spécialement en transgressant les règlements, soit qu'il marchât à une allure excessive ou que sa voiture ne fût pas éclairée, ou qu'il occupât le côté gauche de la route, etc.; preuve singulièrement malaisée, surtout si l'accidenté à qui on l'impose a été grièvement blessé ou s'il a été renversé dans un endroit écarté, la nuit, en l'absence de té-

(14) JOSSERAND. — D. H., 1932, chr. p. 4 et D. H., 1933, chr. p. 90.

moins. En pareille occurrence, l'organisation de la preuve selon les règles habituelles du droit commun eût compromis les droits de la victime et rendu purement illusoires les espérances les plus légitimes de juste indemnisation.

La jurisprudence actuelle répond pleinement à ce sentiment populaire, lequel s'affirme avec une force accrue devant un danger public croissant, qui exige qu'en l'absence de faute prouvée, le dommage soit supporté par l'auteur; elle vient apporter satisfaction à ce besoin de sécurité que des accidents d'automobile plus fréquents et plus graves ont puissamment contribué à développer dans l'opinion.

§ 3. — EXAMEN CRITIQUE DE LA JURISPRUDENCE.

L'Œuvre constructive des Tribunaux a rencontré de la part de certains juristes de sérieuses résistances, mais c'est un fait remarquable que le terme final de son évolution n'est plus aujourd'hui discuté et qu'il paraît bien définitivement admis par tous.

1. Un seul regret est exprimé, à savoir que la généralisation à toutes les autres parties du droit commun de la présomption de responsabilité, avec la portée qui lui est donnée par les arrêts pour les accidents de la locomotion automobile, ne s'imposait aucunement et qu'elle n'était réclamée ni par la justice, ni par la sécurité. Il eût suffi, a-t-on dit quelquefois, de conserver la distinction des choses dangereuses et des choses non dangereuses, pour n'appliquer qu'aux premières la présomption de responsabilité que la jurisprudence fait découler dans des termes si absolus de l'art. 1384-1° à l'encontre des automobiles, et en tempérer la rigueur pour les autres en autorisant la preuve de l'absence de faute (15).

En fait, cette jurisprudence qui s'était spécialement construite de toutes pièces pour les accidents d'automobile et qui trouve d'ailleurs sa pleine justification dans des circonstances particulières inhérentes aux nouvelles conditions de la cir-

(15) P. ESMEIN. — D. H., 1934, chr. p. 56.

culatation moderne, a envahi d'une manière inquiétante tout le domaine de la responsabilité. Voici par exemple un arrêt de la Cour de Poitiers, en date du 3 juillet 1935, qui explique qu'un boucher doit être présumé responsable de la blessure qu'il a causée à un client en maniant un hachoir, et qu'il lui appartient de faire la preuve que l'accident est dû à une faute de la victime. Le motif donné par cet arrêt est le suivant : la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384-1° C. civ. se rattache non à la chose elle-même, mais à sa garde, et il n'y a pas lieu de distinguer suivant que cette chose était ou non actionnée par la main de l'homme. L'obligation de garde est d'autant plus stricte que la chose est susceptible, soit par elle-même, soit par son usage de faire courir plus de danger à autrui. (D. H., 1935, 502).

« Ce développement, écrit M. R. Demogue, est dans la logique de l'interprétation nouvelle. Quiconque augmente sa force en employant une chose, même s'il en a une complète maîtrise, n'est plus sous le coup de l'art. 1382, mais de l'art. 1384. Il n'est plus nécessaire de manier une chose aux réactions plus ou moins obscures, comme une automobile, une machine » (16).

2. Il est juste cependant de dire qu'une réaction s'est nettement dessinée pour écarter l'application de l'art. 1384-1° à l'égard des choses inertes : palissade contre laquelle se heurte une automobile (Paris, 19 juin 1931); automobile à l'arrêt à laquelle se heurte une autre automobile (Trib. civ. de Narbonne, 22 décembre 1930 — Gaz. Pal., 1931, 1, 324); panier de bouteilles qui se trouvait sur le trottoir devant la boutique d'un marchand de vins et que heurte un enfant. (Paris, 14 janvier 1935, Gaz. Trib., 3 mai 1935). L'art. 1384 exige, en effet, que le dommage ait été causé par le fait de la chose et il ne peut y avoir fait de la chose lorsque celle-ci est inerte. La responsabilité du fait des choses suppose une chose en mouvement, soit par les organes dont elle est munie (machine), soit sous l'action de l'homme (bicyclette), des forces de la nature ou des lois de la pesanteur ou de l'expansion

(16) R. DEMOGUE. — *Rev. Trim. Droit civil*, 1936, p. 179.

du gaz (fermentation, gel, etc...). Cette distinction des choses inertes et des choses en mouvement se substitue à l'ancienne distinction des choses dangereuses et des choses qui ne présentent pas par elles-mêmes des dangers. Mais elle s'inspire de la même préoccupation, à savoir justifier l'obligation de garde qui pèse sur celui qui se sert de la chose.

SECTION IV. — INCORPORATION DE L'ŒUVRE DE LA JURISPRUDENCE AU DROIT POSITIF

1. Quoi que l'on pense des inconvénients que présente la propagation de la conception de la responsabilité objective par l'intermédiaire de la jurisprudence automobile à des matières qui n'en supportent pas aussi facilement l'application, c'est un fait constant que cette construction technique répond dans ses résultats essentiels aux besoins de l'heure présente. Il n'y a pas — peut-on le dire? — d'œuvre prétorienne vraie ou fausse; il y a des constructions juridiques qui sont opportunes, parce qu'adéquates aux besoins d'une époque, d'autres qui sont périmées ou prématurées, et le juriste qui sait interroger les réalités économiques et sociales ne manque pas d'y recueillir la nouvelle notion de droit qui s'y élabore dans la conscience populaire.

En tout état de cause, les tenants de la responsabilité subjective, les adversaires de la présomption de responsabilité de l'art. 1384 sont bien obligés de reconnaître que la Jurisprudence s'est utilement substituée au Législateur, tardif à répondre à un besoin collectif de sécurité en matière d'accidents d'automobile.

2. La Loi ne doit-elle pas cependant intervenir?

Il est douteux qu'aujourd'hui la responsabilité civile automobile donne lieu à une intervention séparée, car la jurisprudence a pu, sans déroger directement aux principes généraux de notre droit, venir au secours des victimes de ce risque nouveau.

Il est possible de regretter que le Législateur, auquel in-

combe essentiellement la mission de résoudre les problèmes posés par la complexité de la vie sociale, ait failli à sa fonction organique quant à ceux qui résultent des moyens de transport et de circulation modernes, qu'il ait laissé à la jurisprudence le soin de donner satisfaction à des besoins nouveaux en ce qui concerne la réparation des accidents causés par les automobiles. Mais il est bien difficile de contester que le droit commun de l'art. 1382 ne suffisait pas par lui-même à résoudre ces divers problèmes et qu'il convenait d'assurer autrement le progrès nécessaire du droit. La jurisprudence y a pourvu en déplaçant le centre de la responsabilité délictuelle et en le transportant de l'art. 1382 à l'art. 1384-1°; d'où « la fortune singulière de ce lambeau d'article si longtemps ignoré » (17).

Mais la mission de la jurisprudence n'est-elle pas, comme le proclamait le Premier Président Ballot-Beaupré (Discours du centenaire du Code civil, *Gaz. Trib.*, 30 octobre 1904) et ainsi que le rappelait récemment M. le Procureur Général Matter (*D. P.*, 1930, 1, 70), d'adapter humainement et libéralement le texte aux réalités et aux exigences de la vie moderne?

Les transformations incessantes et rapides de la vie économique sont autant de facteurs qui viennent modifier le droit. Le juge qui se trouve soudainement appelé à résoudre les difficultés nouvelles provenant de ces transformations se gardera de se laisser fixer par une tradition immobile qui changerait vite de nom pour s'appeler routine. Il doit vivre avec son époque et se mettre au diapason des événements économiques et sociaux. C'est dans ce contact étroit avec les faits — matière vivante qui finit par l'emporter sur la loi, matière morte lorsqu'elle n'évolue pas — que s'élabore le droit nouveau.

Les rédacteurs du Code civil eux-mêmes connaissaient le caractère mouvant et changeant du droit. Nul ne l'a mieux exprimé que Portalis dans son discours préliminaire prononcé au nom de la Commission Gouvernementale : « Un code, quelque complet qu'il puisse paraître, n'est pas plutôt

(17) H. CAPITANT. — *D. H.*, 1930, chr. p. 29.

achevé, que mille questions inattendues viennent s'offrir au magistrat. Une foule de choses sont donc nécessairement abandonnées à l'empire de l'usage, à la discussion des hommes instruits, à l'arbitraire des juges... Quand on n'est dirigé par rien de ce qui est établi ou connu, quand il s'agit d'un fait absolument nouveau, on remonte aux principes du droit naturel... C'est à l'expérience à combler successivement les vides que nous laissons. Les Codes des peuples se font avec le temps, mais, à proprement parler, on ne les fait pas » (18).

En réalité, le Droit puise ses origines dans la conscience populaire. Il s'élabore sous l'action de la Jurisprudence, laquelle reçoit elle-même l'influence stimulante ou modératrice de la Doctrine jusqu'à ce que soient dégagées en des formules générales les règles obligatoires qui constituent la discipline des hommes vivant en société.

Notre jurisprudence automobile sera citée à juste titre comme un exemple saisissant d'un tel développement : rejoignant dans son essence l'opinion publique, elle peut être considérée comme tenant véritablement lieu de loi. Mais si l'objectif poursuivi par elle a rencontré une adhésion unanime, il ne s'ensuit pas que l'on doive nécessairement écarter l'opportunité de faire appel au législateur pour limiter à une juste mesure les conséquences très rigoureuses que l'on a fait produire au principe de la responsabilité retenue contre l'automobiliste, tant sont lourdes les condamnations prononcées contre lui.

3. Il n'est donc pas nécessaire que la loi intervienne pour consacrer des théories jurisprudentielles nées de l'évolution du droit et reconnues socialement nécessaires — on ne pouvait infliger aux victimes des accidents d'automobile un traitement de défaveur qui n'eût trouvé sa justification ni dans des considérations d'équité, ni dans un quelconque texte de loi, le caractère spécial de ce risque nouveau commandait au contraire de lui appliquer un régime au moins équivalent à celui qui résultait pour les accidents hippomobiles de l'article

(18) V. FENET. — Rec. complet des travaux préparatoires du Code, p. 467 à 470.

1385 C. civ. — Les incertitudes qui viennent d'être signalées ont cependant fait naître l'opinion qu'une mise au point par le législateur s'imposait, qu'une loi était nécessaire, moins pour fixer la responsabilité de l'automobiliste que pour déterminer l'étendue de cette responsabilité et quant aux personnes dont les droits doivent être protégés, et quant aux dommages qu'il convient de réparer.

Déjà, dans quelques domaines très particuliers (accidents du travail : art. 3, loi du 9 avril 1898; erreur judiciaire : art. 446, C. Instr. crim.), le législateur a limité aux conjoint, descendants et ascendants le cercle des personnes qui peuvent agir. Est-il opportun de généraliser cette règle? ou de se contenter, comme le Code fédéral suisse des obligations (art. 47) ou le projet de Code franco-italien des obligations et des contrats (art. 85, § 3), de limiter l'exercice de l'action aux parents et alliés, ou même, comme le projet de Code des obligations de la République de Pologne (art. 93 de la partie générale), aux proches parents?

Un texte serait peut-être également utile pour régler la responsabilité encourue pour lésions aux sentiments d'affection, et pour contenir dans des limites raisonnables la réparation du dommage matériel (19).

La responsabilité de l'automobiliste, comme plus généralement celle de tout gardien de choses inanimées, contient pour l'avenir une menace très grave en l'état actuel d'une jurisprudence qui autorise la partie déboutée du chef de l'article 1382 C. civ. ou sur le terrain — de caractéristiques identiques — des articles 319-320 C. pénal, à entamer une nouvelle instance sur le fondement tout à fait différent de l'article 1384, et ce pendant 30 ans! Comment un particulier, s'il n'est pas couvert par une bonne assurance, ne tremblerait-il pas devant une telle éventualité? Quelles complications et quelles répercussions! Vainement a-t-il été soutenu « qu'il n'est pas admissible qu'après avoir abouti à une décision négative de rejet un plaideur introduise à nouveau sa demande devant le même tribunal et aux mêmes fins civiles, en vue du même but indemnitaire, dans une seconde instance qui ne serait, vis-à-vis

(19) H. MAZEAUD, — D. H., 1932, chr., p. 77.

de la première, qu'une nouvelle mouture. *Non bis in idem*, la cause est entendue et jugée; il faut en terminer une fois pour toutes et rompre cette chaîne sans fin de la procédure » (20). La Cour suprême en a décidé autrement : l'autorité de la chose jugée n'a lieu que si la chose demandée est la même et si la demande formée entre les mêmes parties procédant en la même qualité est fondée sur la même cause. Il n'y a pas chose jugée lorsqu'une action basée sur l'article 1384-1° C. civ. tendant à la réparation du dommage causé par une automobile, ayant été rejetée, la victime introduit une nouvelle instance reposant sur la faute de l'auteur du dommage en vertu de l'article 1382 du même code (Civ., 14 novembre 1934, D. H., 1935, 52).

Sur ce point, le législateur pourrait utilement affirmer que l'action ne peut être intentée qu'une seule fois et créer entre les parents et alliés un ordre déterminant celui d'entre eux qui peut agir, et aussi, semble-t-il, organiser au profit de toutes personnes lésées un droit connexe d'intervention analogue à celui qui est accordé par l'art. 7 de la loi du 9 avril 1898 à l'employeur ou à son assureur substitué.

Nous devons signaler un commencement de réforme qui tend à atténuer les inconvénients résultant dans la pratique de l'introduction successive de deux instances basées, l'une sur l'article 1382, l'autre sur l'article 1384 : un décret-loi du 30 octobre 1935 (J. O., 31 octobre 1935) modifiant divers articles du Code de procédure civile et, ici, l'article 464, dispose que « ne pourra être considérée comme nouvelle la demande procédant directement de la demande originaire et tendant aux mêmes fins, bien que se fondant sur des causes ou des motifs différents ».

Mais il semble que l'on pourrait aller plus loin : il suffirait, pour éviter toutes les complications résultant des conséquences que la jurisprudence a tirées de la dualité de cause juridique des actions intentées en vertu des articles 1382-1384, de « briser les derniers liens qui rattachent la responsabilité civile à la responsabilité pénale et de construire entre les deux domaines une cloison étanche, supprimer les règles

(20) JOSSEMAND. — D. H., 1931, chr., p. 70.

particulières à la responsabilité civile encourue à la suite d'une infraction, les décisions répressives n'ayant plus aucune autorité sur le civil et la prescription pénale étant toujours inapplicable à l'action en responsabilité, le délai de prescription de droit commun se trouvant lui-même considérablement réduit » (21).

Pour d'autres, la responsabilité des accidents d'automobile, telle qu'elle résulte de la jurisprudence actuelle, apparaît injustement rigoureuse, responsabilité sans limite et qui englobe à la fois le préjudice moral et l'intégralité du préjudice matériel, qui s'étend jusqu'aux fautes commises par les préposés, même si ces derniers ont abusé de leurs fonctions. Ils admettent bien que le risque de l'automobile est un événement nouveau, de nature à motiver un régime spécial adapté aux circonstances particulières qui le caractérisent; que le législateur doit s'efforcer de protéger le public contre le danger de la circulation automobile et de garantir la réparation des dommages causés par cette circulation. Mais celle-ci est devenue un des éléments indispensables de la vie moderne et l'un des facteurs les plus utiles de la civilisation. Il conviendrait donc que les avantages que la collectivité en retire fussent payés en retour par certains sacrifices des victimes de ce risque nouveau. De là sont nés ces projets qui tendent à substituer à la situation jurisprudentielle actuelle qu'ils déclarent intolérable un régime transactionnel renouvelé de la loi de 1898 : en matière d'accident d'automobile comme dans celle de l'accident du travail, l'accident vaudrait titre pour la victime, c'est-à-dire qu'à moins de faute lourde ou de force majeure, cette victime aurait toujours droit à une indemnité, mais, en contre partie, celle-ci serait réduite forfaitairement (22).

4. Mais il faut bien reconnaître que ces tentatives doctrinales qui ont pour but de tempérer la responsabilité des automobilistes en raison même, dit-on, du caractère social du

(21) MAZEAUD. — *Traité de responsabilité civile*, III, 2^e éd., p. 813.

(22) V. M. PICARD. — *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1931, p. 5 et suiv. Cf. également le texte élaboré par la Société d'Etudes législatives, Bulletin 1932, pp. 73, 80, 156; 1933, p. 30.

risque qui s'opposerait à ce que les automobilistes en supportent à eux seuls tout le poids, sont demeurés sans écho. Il ne semble pas qu'aussi longtemps que l'Assurance remplira convenablement la nouvelle fonction sociale qui lui est à elle-même dévolue, la situation actuelle doive se modifier. Mais peut-être sera-t-il opportun d'intervenir auparavant sur le plan pénal, en vue d'assurer une prévention plus efficace de ces accidents à la réparation desquels l'ordre social contemporain est si fermement attaché?

CHAPITRE II

La responsabilité des accidents de la circulation en droit comparé.

De nombreux pays possèdent une législation spéciale pour les accidents causés par les automobiles :

1° En Suède : Loi du 8 juin 1906, modifiée par celle du 30 juin 1917 (1).

2° En Autriche : Loi du 9 août 1908 (2).

3° En Allemagne : Loi du 3 mai 1909 (3).

4° En Norvège : Loi du 21 juin 1912 (4) modifiée le 20 février 1926 (5).

5° Au Danemark : Loi du 25 avril 1913 (6) complétée par celle du 20 mars 1918.

6° En Finlande : Loi du 29 avril 1925 (7).

7° En Suisse : Loi du 15 mars 1932 (8).

8° En Tchécoslovaquie : Loi du 26 mars 1935 (9).

(1) *Annuaire de Législation étrangère*, 1917, p. 358.

(2) — — — — — 1908, p. 226.

(3) — — — — — 1909, p. 81.

(4) — — — — — 1912, p. 386.

(5) — — — — — 1926, p. 112.

(6) — — — — — 1913, p. 473.

(7) — — — — — 1925, p. 223.

(8) *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1932, p. 630.

(9) *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1935, p. 982.

Toutes ces lois font peser une présomption de responsabilité sur le propriétaire de l'automobile qui a causé l'accident, de sorte que pour s'en dégager, il doit rapporter la preuve de la faute de la victime ou d'un cas fortuit.

Nous nous appliquerons à étudier principalement les lois Suisse et Tchécoslovaque qui illustrent le mieux le principe moderne de la responsabilité causale. Mais nous croyons utile de jeter auparavant un rapide regard sur les efforts tentés en Belgique, où les tribunaux se sont trouvés devant la même situation qu'en France, pour adapter notre Code civil à des conditions économiques nouvelles.

SECTION I. — BELGIQUE

1. La jurisprudence belge écarte en principe l'application aux accidents d'automobile de l'art. 1384-1°, mais interprète l'art. 1382 en ce sens que l'acte dommageable est en lui-même fautif parce qu'il est illicite : ce qui revient à admettre une présomption de faute dans l'art. 1382.

Voici l'argumentation présentée par M. Paul Leclercq, Procureur Général près la Cour de Cassation de Belgique, dans son discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée du 15 septembre 1927 sur le thème suivant : « le conducteur d'une automobile qui tue ou blesse un piéton commet-il un acte illicite? (10).

La loi interdit de tuer ou de blesser; faire ce que la loi interdit, c'est commettre une faute; donc celui qui tue ou blesse quiconque (que ce soit dans un accident d'automobile ou autrement) commet une faute; il est par suite responsable aux termes de l'art. 1382 C. civ. (11).

Reprenant à son compte ce syllogisme, la jurisprudence belge pose le principe que si les articles 1382 et 1383 du Code civil n'établissent en matière de quasi-délit aucune présomp-

(10) Brux. Ets. Bruylant, 1927.

(11) C'est à peu près la même thèse soutenue en France par M. Mazeaud lorsqu'il écrit : « Toute inexécution d'une obligation qui n'est pas due à une cause étrangère constitue une faute. Faute du débiteur et fait d'inexécution du débiteur sont expressions synonymes ». — *Rev. trim. Droit civil*, 1936, p. 50.

tion légale de faute, celui qui lèse autrui par son fait immédiat, c'est-à-dire soit par le fait de son propre corps, soit par le fait d'une chose qui n'est qu'un instrument entre ses mains (qui fait un avec sa personne), n'en est pas moins tenu de réparer le préjudice ainsi causé, sans que la victime ait à prouver une imprudence ou négligence du défendeur; c'est au contraire à ce dernier que la charge incombe de se libérer par la preuve que le dommage est dû à un cas fortuit ou de force majeure. Tout fait illicite engendre « per se » l'obligation pour son auteur de réparer le préjudice consécutif. Chaque citoyen a droit, en effet, à l'intégrité de sa personne et de son patrimoine et, réciproquement, il a l'obligation de ne rien faire qui puisse porter atteinte à l'intégrité d'autrui : celui qui viole cette défense est en faute au sens de l'art. 1382 C. civ. et engage sa responsabilité.

Cette jurisprudence, en dispensant de recourir à l'art. 1384-1°, se trouve en réalité aller plus loin que la théorie proprement dite du risque.

Le fait que cette responsabilité de plein droit est réservée au fait immédiat et direct de l'homme ne doit pas faire illusion, parce que la jurisprudence voit précisément très souvent le fait du conducteur dans les accidents d'automobile.

« La circonstance qu'une automobile, escaladant un trottoir a roulé avec violence contre un obstacle fixe, engendre à la charge du conducteur de celle-ci une présomption de faute (présomption de fait ou de l'homme) de nature à former, par sa gravité même, une preuve complète, aussi longtemps que cette présomption n'aura pas été renversée par la preuve contraire ». (Corr. Gand, 18 octobre 1934, Jurisprudence Commerciale des Flandres, 1934, 188).

« Un acte illicite est constitutif de faute au sens de l'art. 1382 C. civ. : l'acte illicite est toute lésion d'un droit, qu'il soit légal ou conventionnel.

L'homme vivant dans la Société belge, qui est un état de droit, a l'obligation de ne pas porter atteinte au droit d'autrui et, partant, de veiller à n'y pas porter atteinte.

L'atteinte au droit d'autrui peut être : soit le fait immédiat et direct de l'homme, soit son fait médiat et indirect, le fait immédiat de la chose.

Dans la première situation (art. 1382, C. civ.) la victime n'a qu'une seule preuve à rapporter : que la personne qu'elle entend rendre responsable est celle qui, par son action personnelle, a lésé son droit.

Dans la seconde situation (Art. 1383, C. civ.) la victime devra non seulement établir que, par le fait de la chose, atteinte a été portée à son droit, mais en outre, démontrer que c'est à cause de l'imprudence ou de la négligence de l'homme que la chose a été nocive, ou, en d'autres termes, que c'est de l'imprudence ou de la négligence de l'homme qu'est résulté entre l'homme et la chose le lien dont seule l'existence peut permettre de considérer l'homme comme l'auteur indirect et médiateur du dommage causé par la chose ». (Trib. Comm. Brux., 26 mars 1935) (12).

Si la victime d'un accident causé par une voiture automobile base sa demande sur l'art. 1384, il lui faut prouver le vice apparent ou caché dont la voiture était affectée, le rapport de causalité entre le vice et l'accident et le montant du préjudice souffert. (Civ. Liège, 28 octobre 1932, Jurisprudence Liège, 1933, 92). Le demandeur n'est pas tenu de prouver l'existence d'une faute dans le chef du gardien; la responsabilité de celui-ci est encourue dès qu'il est établi que l'accident a été provoqué par un vice de la chose, mais cette présomption légale de faute peut être renversée par la preuve contraire à fournir par le gardien si le vice est dû à un cas fortuit ou de force majeure. (Civ. Anvers, 15 février 1934, Journ. des Trib., 1934, 456) (13).

2. Sur une catégorie d'accidents, la jurisprudence belge est beaucoup moins rigoureuse que la nôtre. Elle admet en effet très difficilement la responsabilité du transporteur bénévole, à moins qu'une faute caractéristique ait été établie à son encontre.

« Ne saurait être considéré comme faute lourde, l'accident

(12) *Revue Générale des Assurances et des Responsabilités*, 1935, p. 1795.

(13) Consulter sur la jur. belge : note Mazeaud, Sirey, 1928, 4, 9; notes Esmein, S. 1930 et S. 1933, 4, 1.

Cf. également *Rev. Crit.*, 1932, p. 359 et suiv., et *Rev. trim. Droit civil*, 1933, pp. 660 et suiv.

dû à un dérapage inhérent au transport par automobile devant entraîner la responsabilité vis-à-vis de celui qui, véhiculé gratuitement, a accepté de partager les risques ordinaires et normaux de ce mode de transport ». (Gand, 1^{er} juin 1934, Rev. des Acc. Trav. 1935, p. 148).

« La circonstance qu'un dérapage s'est produit au moment où le conducteur d'une auto voulait dépasser une voiture qui le précédait, laquelle suivait une voiture attelée d'un cheval, et en a été empêché par l'arrivée en sens inverse d'une voiture restée inconnue, ce qui l'obligea à freiner et provoqua après le renversement et redressement de la voiture, la chute mortelle d'un occupant de celle-ci, ne peut entraîner la responsabilité du conducteur, si aucune faute caractérisée n'est relevée à charge de ce dernier et si le seul moyen d'éviter la collision ou l'obstacle surgissant en face de lui, était de freiner et de se porter à droite.

Lorsqu'il s'agit d'un transport bénévole, la personne gracieusement transportée, accepte les risques du voyage et, en pareil cas, le conducteur n'est responsable que de son imprudence grave et de sa faute lourde ». (Trib. civ. Brux., 27 avril 1932; C. Brux. 13 juin 1934 et 10 avril 1935, Rev. Acc. Trav. et des Questions de Droit industriel, 1935, p. 150).

3. Quant aux dommages-intérêts alloués en compensation du préjudice subi, les Tribunaux belges sont aussi fermement attachés que notre jurisprudence au principe que la réparation est due de l'intégralité de ce préjudice.

« Le fait que la victime d'un accident n'exerçait pas et ne devait pas normalement exercer une activité rémunératrice ne lui enlève pas le droit de réclamer une indemnité pour préjudice matériel. Si la perte de bénéfice ou de salaires est la mesure habituelle du préjudice matériel, elle n'en est pas la seule : toute atteinte à l'intégrité physique d'un tiers doit être réparée par l'allocation d'une indemnité pour préjudice matériel ; la capacité de travail, abstraction faite de toute activité rémunératrice, a une valeur en soi qui, à défaut de la base d'évaluation habituelle, doit être arbitrée « ex-aequo et bono ». (App. Bruxelles, 11 oct. 1933, Rev. Gén. Ass., 1933, 1387).

« En matière de quasi-délit, le créancier a droit à la réparation intégrale du préjudice souffert évaluée au jour où sa créance est née; en cas de dévalorisation de la monnaie de paiement, il a droit de recevoir une valeur égale à celle dont il a été privé ». (Comm. Anv. 26 mai 1933, Jur. Anv. 1933, 230 — Liège, 5 janvier 1933, Pasicrisie belge, 1933, 11, 144).

Il convient cependant de signaler un certain adoucissement aux décisions très sévères que nous rencontrons quelquefois dans notre jurisprudence en ce qui concerne la réparation des dommages matériels.

« Lorsqu'il existe deux moyens de le replacer exactement dans la situation qu'il occupait avant l'acte dommageable, le préjudicié n'a aucun intérêt légitime à exiger le recours à celui des deux modes de réparation qui est le plus onéreux pour l'auteur du fait dommageable.

Spécialement, le propriétaire d'une automobile endommagée à la suite d'une collision, ne peut exiger à titre d'indemnité la somme à laquelle s'élèverait le coût de la remise en état de la voiture, alors que cette somme excède la valeur de la voiture avant l'accident.

En pareil cas, le propriétaire sera équitablement indemnisé par l'allocation du montant de la dite valeur, déduction faite de la valeur des pièces de remploi. (App. Brux., 25 avril 1934 — Journal des Tribunaux, 1934, p. 439).

SECTION II. — GRANDE-BRETAGNE

1. La responsabilité de l'automobiliste est régie par la « Common law » laquelle, bien qu'issue de la pratique juridique et non du droit romain, ne diffère pas essentiellement du droit commun européen contenu dans les codes civils du début du XIX^e siècle.

D'après la « Common law », tout individu supporte lui-même les conséquences des accidents dont il est victime, à moins qu'ils ne soient imputables à la faute d'une tierce personne.

La victime ne peut donc récupérer ses dommages qu'à la

condition d'établir que l'accident est dû à une faute de l'automobiliste; et, même si celui-ci est convaincu de négligence, il ne sera pas tenu de responsabilité si le piéton a également contribué par un acte fautif à l'accident.

En pratique, cependant, la sympathie va à la personne blessée et il devient de plus en plus difficile à l'automobiliste de résister à la réclamation d'un tiers, à moins que la preuve ne soit faite de la manière la plus claire que l'accident est dû à la négligence propre de ce tiers, et à elle seule.

Il y a quelques années, l'Association des piétons a demandé une modification de la loi. Il était proposé que les piétons victimes d'un accident d'automobile aient droit à indemnité sans devoir, comme ils y sont actuellement obligés, prouver la négligence du conducteur. Celui-ci ne serait déchargé de sa responsabilité que si l'imprudence du piéton était elle-même prouvée.

Dans la préface d'un libellé publié en 1931 à ce sujet, Lord Cecil, Président de l'Association, posait la question suivante : « Si une automobile renverse un piéton et lui cause un dommage, qui doit supporter la perte? — le piéton ou le conducteur de la voiture? » — Et il poursuivait : « Evidemment, si l'accident est dû à la négligence du conducteur, celui-ci devra payer non moins évidemment; si l'accident est occasionné par le piéton, ce dernier ne pourra réclamer d'indemnité à l'automobiliste. Mais si ni l'un ni l'autre n'est en faute, ou si — cas plus fréquent — il ne peut être démontré que l'un ou que l'autre était en faute, est-il juste que le piéton supporte la part entière? »

L'Association expliquait en même temps que le principe soutenu par elle était une réalité législative en France, en Allemagne, en Autriche, en Hongrie et autres pays européens, et qu'en Suisse une modification dans le même sens était à l'étude selon le même libellé. La mise en vigueur d'une telle disposition ne devait présenter aucune difficulté : il n'y aurait qu'à étendre la police d'assurance des automobilistes, et l'augmentation de prime ne serait probablement pas très importante, étant donné surtout que le nombre des accidents tendrait à diminuer de manière sensible.

Ce mouvement n'a pas abouti, du moins en législation. Mais

il a inspiré la jurisprudence qui s'est montrée toujours plus favorable aux piétons.

2. Nous signalerons à titre documentaire une modification au droit commun qui, si elle n'intéresse pas particulièrement la responsabilité civile automobile, est cependant de nature à l'aggraver considérablement. Une loi de 1934 (14) est venue modifier le principe qui disait : « *actio personalis moritur cum persona* ». La nouvelle loi prescrit qu'au décès d'une personne tous les chefs d'actions dont elle se trouvait investie subsisteront pour la sauvegarde de son patrimoine, et inversement les chefs d'actions existant contre elle subsisteront contre son patrimoine. La victime peut donc poursuivre la succession du défunt pour obtenir l'indemnisation de ses dommages, la police d'assurance responsabilité civile du décédé faisant d'ailleurs partie de cette succession. Il peut arriver que les ayants-droit manifestent opposition, mais, dans ce cas, les Tribunaux nomment un Administrateur pour la succession.

Cette loi est venue ajouter considérablement aux débours des compagnies d'assurances en faisant survivre des causes d'actions qui, autrement, se seraient trouvées éteintes à la mort d'une personne négligente.

SECTION III. — SUISSE

La nouvelle Loi fédérale Suisse sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932 est entrée en vigueur le premier janvier suivant. Elle contient des prescriptions sur la responsabilité civile et l'assurance, règle les questions de circulation pour tous les usagers de la route et se termine par une série de dispositions pénales. Elle est complétée par quelques ordonnances d'exécution (15).

Nous nous trouvons ici en face d'une loi extrêmement mo-

(14) Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act., 1934, Ch. 41, 24 et 25 Geo 5.

(15) *Code Fédéral de la circulation*, par A. Bussy, Lausanne, 1933.

derne qui, tout en tenant compte des exigences de la circulation de nos jours (la vitesse n'est plus limitée, art. 25 et suiv.), poursuit avant tout le but d'assurer aux usagers de la route une sécurité aussi absolue que possible ou de leur garantir du moins, en cas d'accident, une indemnité financière suffisante, ainsi qu'un débiteur solvable.

1. L'art. 37 de la loi du 15 mars 1932 établit en propres termes le principe de la responsabilité causale :

« Si par suite de l'emploi d'un véhicule automobile uné personne est tuée ou blessée, ou un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable ».

Qui est détenteur?

Lorsque l'on se trouvera en présence du propriétaire d'un véhicule automobile disposant seul et librement de sa machine, il n'y aura pas de difficulté. Mais les complications commenceront à surgir si le véhicule est utilisé par un locataire, un emprunteur, un mandataire, un usufruitier, etc...

La réponse à cette question est fournie par la combinaison des art. 5, 7 et 40 de la loi fédérale du 15 mars 1932 : « Pour être admis à circuler, tout véhicule automobile doit être pourvu d'un permis de circulation, lequel permis est établi au nom du détenteur et délivré lorsque le requérant justifie de l'assurance-responsabilité civile exigée par la loi. — Lorsqu'un véhicule automobile change de main, l'ancien détenteur demeure civilement responsable, jusqu'au transfert officiel du permis de circulation, mais seulement pour les sommes prévues dans son contrat d'assurance. Le détenteur est donc le titulaire du permis de circulation, même s'il n'est plus détenteur de fait : ainsi se trouve créée une responsabilité à caractère formaliste.

Ce système « formel » ne permet cependant pas de résoudre tous les cas; il peut arriver qu'il n'y ait pas de permis de circulation ou que le titulaire du permis n'existe plus (décès, dissolution de société, etc...), on sera donc bien obligé parfois d'en revenir à la notion de la détention de fait, et l'on se demandera alors qui avait, au moment de l'accident, les profits et les charges de l'emploi du véhicule, la maîtrise et la libre disposition de la machine. « Le détenteur est le chef de

la famille ou de l'exploitation dont dépendait le véhicule au moment de l'accident, celui qui en retire le profit économique, qu'il en soit ou non le propriétaire. Le dommage doit être mis à la charge de la personne qui tire un bénéfice du véhicule. (Message du Conseil Fédéral à l'Assemblée Fédérale du 12 décembre 1930).

En définitive, si le système formaliste liant la responsabilité à la titularité du permis de circulation répond de préférence au vœu de la loi, on fera cependant appel, toutes les fois que son application sera en défaut, à la notion de détention de fait.

A observer que la loi fédérale a assimilé à un détenteur le tiers non autorisé qui fait usage du véhicule sans que, de son côté, le détenteur soit en faute.

2. La responsabilité civile du détenteur existe indépendamment de toute faute qui lui soit imputable à lui-même ou au conducteur, par le seul fait objectif qu'un dommage a été causé par suite de l'emploi d'un véhicule automobile.

Il n'en sera libéré — la charge de cette preuve libératoire lui incombe — que si le dommage a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers, sans que lui-même ou l'une des personnes pour lesquelles il est responsable ait commis de faute.

Si la faute du tiers est légère et exclusive, c'est-à-dire si le détenteur est lui-même indemne de toute faute, le juge fixera l'indemnité due au lésé en tenant compte de toutes les circonstances. Il pourra réduire cette indemnité, mais il n'y sera pas obligé, en tout cas il ne lui sera pas loisible de la supprimer.

3. Ainsi se trouve introduit dans la loi le principe d'une responsabilité pour « les dangers inhérents à l'emploi des véhicules automobiles » que certains critiques avaient voulu bannir de la Loi Fédérale.

Mais le principe de la responsabilité à raison du risque créé n'est point, dans le droit suisse, particulier à l'usage de l'automobile. Pour apprécier la responsabilité de deux personnes qui ont causé ensemble un dommage, il faut, en effet,

comparer le danger particulier que chacune d'elles créait à raison des véhicules ou des instruments utilisés. (Christen c. Bourquin, 19 juin 1934, A. T. F. 60, II, p. 277; Journ. des Trib., 1935, p. 130).

Ce dernier arrêt contient d'ailleurs des considérations qu'il nous paraît bon d'exposer pour donner à la jurisprudence sa véritable orientation. Il faut, dit-il, considérer avant tout que les deux véhicules qui sont entrés en collision (il s'agissait d'une automobile et d'un char) présentent en eux-mêmes un danger très différent pour la circulation. L'automobile a une très grande mobilité, aussi celui qui la conduit imprudemment expose les autres usagers de la route à un grave danger. En revanche, le char de l'agriculteur est d'une lenteur notoire et ne constitue pour ainsi dire pas, en soi, une source de danger pour les tiers. Mais si le risque inhérent à la circulation d'une automobile conduite par une personne imprudente ou maladroite est particulièrement grand à cause de la vitesse ajoutée au poids du véhicule, ce risque est en partie tout au moins compensé pour un homme prudent par la grande maniabilité, par la mobilité extrême du véhicule : les perfections apportées à son mécanisme permettent aux conducteurs d'en adapter immédiatement la vitesse, la direction, l'éclairage, etc..., aux conditions de la route et aux circonstances du moment. Par contre, un lourd char, par son manque de maniabilité même, pourra constituer une entrave sérieuse à la circulation routière actuelle dont le cours est loin d'être aussi lent et paisible qu'il y a peu d'années. La vitesse moyenne de cette circulation s'accélère de jour en jour, au fur et à mesure que le nombre des véhicules à moteur tend à l'emporter sur celui des véhicules à traction animale. Or tout ce qui stationne sur la route ou s'y meut plus lentement que le trafic général gêne la circulation et implique par là même un danger. Dès lors, il paraît difficile de dire aujourd'hui qu'un char de paysan ne présente en soi aucun danger et ne crée aucun risque.

4. Une disposition spéciale est consacrée au transport gratuit. Mais le but poursuivi primitivement n'a pas été atteint. L'idée était alors de donner au juge la possibilité de ne pas

appliquer strictement la responsabilité causale, si la personne lésée avait été transportée gratuitement ou avait même prié l'automobiliste de la prendre dans sa voiture et si les circonstances parlaient en faveur d'une libération partielle ou totale du défendeur. Malheureusement, le texte définitif de la loi ne correspond plus au projet et l'indemnité ne pourra être réduite ou supprimée que si le juge ne retient aucune faute à la charge du détenteur. C'est donc dans des cas extrêmement rares que celui-ci pourra se libérer soit totalement, soit partiellement vis-à-vis du voyageur transporté gratuitement.

5. La loi mentionne également le cas où l'accident est survenu alors qu'un tiers non autorisé faisait usage du véhicule. Lorsque la loi fut discutée, beaucoup réclamèrent également l'application dans ce cas de la responsabilité générale du détenteur. Mais une puissante opposition réussit à rétablir l'équilibre et à faire respecter le système du droit Suisse qui rattache la responsabilité aux personnes possédant ou utilisant certains objets et non à ces objets eux-mêmes. Ce sera donc le tiers non autorisé qui fait usage du véhicule sans la faute du détenteur, qui deviendra civilement responsable en ses lieu et place. Mais une faute sera admise à la charge du détenteur si la voiture a été prise dans un garage privé non fermé à clé, si elle stationnait dans la rue sans que la clé de contact ait été enlevée, etc... Il n'y aura pas de faute si le détenteur établit qu'il a pris toutes dispositions utiles pour empêcher une utilisation frauduleuse de sa voiture.

Tout naturellement, les personnes que le détenteur emploie au service du véhicule ou qui conduisent avec son consentement, ne peuvent pas être considérées comme tiers.

6. Pour le mode et l'étendue de la réparation, la Loi Fédérale du 15 mars 1932 renvoie aux principes du Code des Obligations concernant les actes illicites.

Le juge a toute latitude pour évaluer *ex æquo et bono* un dommage qui n'a pas été mathématiquement prouvé et pour admettre ce dommage, même si, pour l'établissement de son existence, il n'a pas été satisfait exactement aux exigences de la preuve.

La loi prévoit le cas où la victime jouissait d'un revenu exceptionnellement élevé : le juge peut en tenant compte de toutes les circonstances, réduire équitablement l'indemnité.

L'indemnité pour invalidité permanente sera généralement capitalisée; dans ce cas, certains arrêts font intervenir comme cause de réduction les avantages tirés de l'allocation d'un capital. Le juge pourra aussi allouer une rente, et réserver la révision de son jugement pendant deux ans au plus.

La Loi Fédérale du 15 mars 1932 dispose en principe que si le détenteur du véhicule automobile n'a commis aucune faute, il n'est dû à la victime que la réparation du dommage « constaté » corporel et matériel, c'est-à-dire que le préjudice pour tort moral est exclu de cette réparation. La règle est posée dans les termes suivants par l'art. 42 :

« En cas de faute du détenteur ou d'une personne dont il est responsable, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment quand il y a eu dol ou faute grave, allouer à la partie lésée ou, en cas de mort, à la famille de la victime, une indemnité équitable, indépendamment de la réparation du dommage constaté ».

Si donc aucune faute n'a été commise, le lésé n'obtient pas l'indemnité satisfaisante supplémentaire de l'art. 42 précité. Si, au contraire, une faute peut être reprochée au détenteur, la notion de peine privée renaît en ce sens que le juge a toute latitude de tenir compte de toutes les circonstances qui ont contribué à créer le dommage et d'accorder au lésé une compensation distincte pour le tort moral qui lui a été causé en sus des prestations matérielles qui lui sont accordées pour dommage dûment constaté.

La réparation du tort moral a pour condition une faute du détenteur du véhicule automobile ou de la personne dont il est responsable, mais cette faute ne doit pas nécessairement être lourde; une faute légère peut, le cas échéant, suffire; les mots « notamment s'il y a eu dol ou faute grave » de l'art. 42 L. A. indiquent simplement deux des « circonstances particulières » dont la réalisation permet au juge d'allouer une indemnité équitable « indépendamment du dommage constaté ». (Glauser c. Christinaz, 21 nov. 1934, A. T. F. 60, II, p. 464. Journ. des Tribunaux, 1935, p. 38).

7. Les questions de responsabilité-civile entre détenteurs de véhicules automobiles sont résolues différemment suivant qu'il s'agit de dommages corporels ou de dommages matériels. Dans le premier cas, c'est la responsabilité civile renforcée de la Loi Fédérale du 15 mars 1932 qui s'applique; dans le second, le Code des Obligations du 30 mars 1911.

SECTION IV. — TCHECOSLOVAQUIE

La loi du 26 mars 1935 sur la circulation des véhicules à moteur fonde le principe de la responsabilité sur le risque créé par l'entreprise.

Art. 45 : L'entrepreneur et le conducteur du véhicule sont responsables du dommage, lorsque quelqu'un a été blessé ou tué ou lorsque des dommages de choses ont été causés par l'emploi d'un véhicule à moteur sur des lieux publics ou accessibles à des tiers ou, en dehors de ces lieux, si le véhicule a circulé sans autorisation en un endroit prohibé à la circulation. En cas de doute, le propriétaire ou chaque copropriétaire du véhicule est considéré comme entrepreneur. Au cas de l'emploi du véhicule à moteur par une personne chargée de sa réparation, cette personne doit être considérée comme entrepreneur pour le laps de temps entre la réception du véhicule et sa remise à l'entrepreneur originaire.

Lorsqu'à l'époque de l'événement ayant causé le dommage, le véhicule à moteur a été employé à l'insu et contre la volonté de l'entrepreneur, la personne qui a employé le véhicule est responsable du dommage à la place de l'entrepreneur. Au cas où l'entrepreneur a facilité, par sa négligence, l'emploi du véhicule, il est en même temps responsable de l'autre personne.

Les personnes conduisant un véhicule à moteur dans l'exercice de leurs fonctions publiques ou d'un service public sont exemptées de la responsabilité comme conducteurs.

Cas d'exonération. — Art. 47 : Celui qui est responsable

du dommage selon l'art. 45, n'est exonéré de l'obligation de réparation que s'il prouve que l'événement ayant provoqué le dommage a été causé par la faute d'un tiers ou du lésé lui-même ou que, malgré la diligence prescrite et nécessitée par les circonstances en la conduite et l'entretien du véhicule, l'événement n'aurait pas pu être évité; il doit en outre prouver que l'événement ne résulte pas de l'état du véhicule, d'une défaillance ou d'un défaut de ses parties. L'exception de la faute d'un tiers n'est pas admise si la personne responsable s'est servie de ce tiers lors de l'emploi du véhicule à moteur.

Mode et étendue de la réparation. — Art. 46 : Le mode et l'étendue de la réparation selon cette section de la loi sont réglés par les dispositions du droit civil concernant le mode et l'étendue de l'obligation de réparation du dommage causé par une blessure du corps ou une atteinte à la santé, par une difformité et par un homicide et pour dommage causé aux choses. Les dispositions de droit commun, selon lesquelles, en cas de dommages causés aux choses, l'étendue de l'indemnité peut être augmentée par suite d'une faute grave, ne sont pas applicables ici.

Non application du régime légal aux personnes et choses transportées. — Art. 49 : Les dispositions des articles 45 à 47 ne sont pas applicables aux actions en réparation de dommages causés aux personnes ou aux choses transportées par le véhicule à moteur, à moins que l'usage du véhicule ne fût payé ou que le véhicule n'ait servi au transport professionnel de personnes ou de choses ou qu'il ne fût employé au service ou sur ordre d'une personne responsable.

CHAPITRE III

Interdépendance du développement de la responsabilité automobile et de l'assurance propre de ce risque.

1. L'exposé sommaire que nous venons de faire de notre droit français et de quelques statuts étrangers nous paraît démontrer pleinement que les conditions actuelles de la circulation automobile jointes à un mouvement généralisé d'opinion pour garantir une juste indemnisation aux victimes d'un risque social nouveau, ont provoqué la création d'une responsabilité objective ou causale.

Mais l'œuvre jurisprudentielle ou législative à la construction de laquelle nous avons assisté n'a été rendue possible que par l'assurance. C'est ce qui ressort à l'évidence pour certains pays, lesquels, dans le temps où ils édictaient un véritable code des obligations du détenteur ou de l'usager de l'automobile, lui prescrivaient simultanément de se couvrir par une assurance suivant certaines conditions déterminées. Pour être moins patente en France, la chose ne laisse pas d'être aussi certaine. Ne voyons-nous pas, en effet, les auteurs les plus acharnés à combattre la formation de ce droit jurisprudentiel qui, secouant le joug de la tradition, parvenait à dégager définitivement la ligne de la responsabilité nouvelle, taire ici leurs critiques, tout simplement parce qu'ils pouvaient constater que l'assurance permettait de supporter sans trop de dommage le lourd fardeau de cette responsabilité.

« Le risque, écrivait M. Capitant au lendemain de l'arrêt de principe des Chambres réunies du 13 février 1930, ne peut être le fondement unique de la responsabilité. Qu'on l'applique dans certains cas, par exemple en matière d'accidents du travail, même en matière d'accidents d'automobiles, cela peut se concevoir, mais l'étendre à tous les dommages que l'activité de l'homme peut causer à autrui serait fort dangereux. Ce serait faire peser sur les hommes une responsabilité écrasante; ce serait paralyser l'esprit d'initiative. Personne n'oserait plus rien faire, puisque la plus grande diligence ne mettrait pas à l'abri de la responsabilité. Aussi, aucune législation, à l'exception du code civil soviétique, n'a-t-elle adopté cette thèse; et encore, le code civil soviétique, lui-même, n'a-t-il pas pu proscrire cette notion de faute, laquelle reparait fréquemment, soit dans les textes législatifs, soit dans les décisions de la jurisprudence. En effet, le risque exige un contrepoids qui est l'assurance. Or, on peut bien s'assurer contre un risque déterminé, par exemple, l'accident du travail, l'accident d'automobile, mais on ne le peut pas contre toute espèce de risques » (1).

2. Donc la jurisprudence n'est critiquée, nous l'avons déjà fait observer plus haut, que dans la mesure où elle tend à appliquer le même régime à l'ensemble du droit commun et à édifier toute une théorie nouvelle de la responsabilité sur l'interprétation de quelques mots exhumés d'un seul article du Code civil.

« En décidant que l'individu est responsable de plein droit de tout dommage qui paraît causé par le fait d'une chose inanimée, quelle qu'elle soit, la Cour de cassation fait peser sur l'homme un risque trop lourd, contre lequel il ne peut se prémunir par l'assurance. Il ne lui suffit pas de se comporter en homme très diligent, de prendre toutes les précautions qu'exige la prudence. Si attentivement qu'il veille sur les choses dont il a la garde, sa responsabilité peut être engagée et il lui sera presque impossible de s'en décharger. La juste mesure est dépassée » (2).

De même, M. G. Ripert écrivait à la même époque : « ce

(1) CAPITANT. — D. H., 1930. Chron., p. 31.

(2) Eod. loco, p. 32.

qui pourrait arriver de plus fâcheux à ce précieux petit lambeau d'article (1384), c'est d'avoir la prétention d'être un grand principe de responsabilité. S'il voulait prendre la première place et prétendait assurer la réparation de tous les dommages causés par les choses, sans limitation de l'indemnité, sans garantie de l'assurance, il apparaîtrait comme une règle intolérable et qui, loin de faire régner la justice, substituerait sans raison au hasard du dommage le hasard de la réparation » (3).

3. Mais fort heureusement, le droit jurisprudentiel nouveau a trouvé son correctif et pour ainsi dire sa sauvegarde dans la pratique de l'assurance. Quand on en arrive à créer une sorte de garantie légale à la charge d'une personne, cette garantie prend très vite la forme juridique de l'assurance. C'est grâce à celle-ci que la notion de risque a pu pénétrer le concept de la responsabilité; autrement la personne tenue pour responsable aurait été écrasée sous sa responsabilité. « Toute législation (ou jurisprudence) qui part plus ou moins de l'idée de risque doit se combiner avec la pratique de l'assurance » (4).

L'évolution du risque est liée à celle de l'assurance. Ceux qui emploient des choses susceptibles de causer un dommage aux tiers et qui en sont tenus pour responsables de plein droit, ne manquent pas de s'assurer contre ce risque. On peut, au besoin, leur imposer cette mesure de prévoyance. L'assurance est, en effet, le corollaire du risque dont on fait peser la charge sur une personne, lorsqu'une responsabilité objective est instituée pour conférer à la victime la sécurité juridique la plus énergique.

C'est l'assurance qui a permis le développement moderne de la responsabilité, et la responsabilité continue à dépendre des possibilités techniques de l'assurance : il y a de la part de l'une et de l'autre action et réaction réciproques. Plus particulièrement, l'assurance automobile ira à l'encontre d'un courant d'opinion irrésistible si elle ne s'adaptait pas pleinement à la fonction qui lui est dévolue de couvrir en toute

(3) G. RIPERT. — Note D. P., 1930, 1, 59.

(4) A. COLIN. — *Bulletin Société d'études législatives*, 1907, p. 273.

sécurité les conséquences indéfinies d'une responsabilité objective : si cette hypothèse venait à se réaliser, à un véritable contresens juridique viendrait s'ajouter un contresens économique et social.

4. Mais, à vrai dire, est-ce bien d'un problème de responsabilité qu'il s'agit?

Nous avons eu l'occasion de constater l'influence exercée par la législation des accidents du travail sur l'assurance de responsabilité droit commun. Or chacun comprend que le système créé par la loi de 1898 n'est pas un système de responsabilité. « Les lois successives sur les accidents du travail qui ont établi et appliqué le principe du risque professionnel sont au fond des lois d'assurance, car elles déplacent et divisent les risques évalués forfaitairement. C'est pour cela que le fait du travail comprend le cas de force majeure et aussi la faute de l'ouvrier, pourvu qu'elle ne soit pas inexcusable, alors que l'application de la loi de causalité donnerait une solution plus restrictive. La jurisprudence a pu élargir la notion de fait du travail sans que la conscience en soit choquée, car ce n'est pas comme responsable de ses actions que le patron est tenu de réparer les accidents. Au surplus, le risque professionnel n'a pu s'appliquer en pratique que parce que le patron a divisé par l'assurance le risque mis à sa charge » (5).

Le problème des accidents d'automobile ne se présente guère d'une façon différente. La responsabilité de l'automobiliste repose sur une obligation de garde, c'est-à-dire sur une obligation légale de ne pas nuire à autrui en se servant de sa voiture, et, pour être efficace, cette obligation ne souffre pas la preuve de l'absence de faute. Mais s'il est vrai que la Société doit protéger le public devant l'importance et le danger de la circulation automobile, l'automobiliste n'en est pas plus coupable parce que son action est multipliée grâce à la science moderne et que les victimes sont plus nombreuses du fait que les routes sont plus encombrées, que la vie en commun est plus intense. En réalité ce ne sont pas là des causes spécifiques de responsabilité; il n'est pas question d'apprécier la con-

(5) G. RIPERT. — *La règle morale dans les obligations civiles*, 2^e éd., 1927, N^o 122.

duite de l'automobiliste sous l'angle d'un problème d'ordre moral, il s'agit bien plutôt de garantir la réparation des dommages causés. On ne s'applique pas à porter une accusation de faute contre le conducteur, on lui demande purement de réparer les conséquences de son acte. Exigence qui paraît d'autant plus naturelle à une opinion publique animée d'une puissante aspiration vers ce qu'elle croit être « la justice distributive », vers une égale répartition des pertes comme des gains entre les hommes, que l'automobiliste, obligé de prévoir la réparation future des accidents éventuels, peut le faire sans trop de dommage pour lui-même en recourant à l'assurance. Il n'y a pas loin, dans cette conception, à voir une source de responsabilité dans le fait du propriétaire ou gardien d'une voiture automobile qui la laisse circuler sans la garantie d'une assurance.

Cette déduction a été tirée en termes qui ne peuvent prêter à équivoque par le Tribunal civil de la Seine à l'occasion de l'espèce suivante : une dame D. avait confié sa voiture automobile à un garage avec mandat de la vendre, mais en conservant d'abord par devers elle la carte grise. Un tiers se présenta ensuite muni de la carte grise que lui avait remise entre temps la propriétaire, au garagiste qu'il invita à lui confier la voiture avec laquelle il devait quelque temps plus tard causer une grave collision. Le tribunal a décidé à l'égard de la dame D. : « propriétaire de l'automobile qui a occasionné l'accident, et comme telle détentrice de la carte grise, elle ne pouvait sans négligence coupable, confier son auto à n'importe qui, ni se dessaisir de la carte grise permettant de la faire circuler, sans savoir si cette carte ne serait pas utilisée par une personne n'ayant pas de permis de conduire, ou habituée à des imprudences, ou qui, en cas d'accident, se révélerait insolvable et non assurée contre les accidents... La dame D. ne saurait, dans de telles conditions, être déchargée de toute responsabilité, alors qu'elle s'était dessaisie de sa carte grise sans prendre aucune des précautions qui s'imposaient » (6).

5. Voilà donc nettement posée sur le terrain juridique l'obligation pour tout détenteur d'automobile d'offrir en ga-

(6) Trib. civ. Seine, 7 février 1934, D. H., 1934, 247.

rantie du risque créé par lui soit une solvabilité personnelle suffisante, soit une caution appropriée. Il n'y a qu'un pas à franchir pour poser dans le domaine économique le problème de l'assurance obligatoire ou de tout autre système équivalent destiné à protéger efficacement les droits de la victime. C'est la victime qui occupe en réalité le centre du débat, de sorte qu'il est impossible de traiter séparément les deux faces conjointes sous lesquelles il se déroule simultanément, l'une trouvant sa justification dans l'autre, et les deux se complétant par une mutuelle nécessité pour la réalisation d'un objectif commun : *Sécurité*, juridique d'abord, c'est le rôle de la responsabilité; économique ensuite, tel est le problème social que doit résoudre l'assurance automobile.

Nous allons trouver une interpénétration profonde de ces deux aspects dans l'étude d'un contrat de droit privé qu'il s'agit désormais d'adapter à la fonction particulière qui lui est assignée.

DEUXIÈME PARTIE

Le Contrat d'Assurance automobile.

Son adaptation à des fins sociales nouvelles.

1. L'assurance est née de la simple constatation par les membres d'un même groupement des dangers qui les menacent indistinctement et de l'utilité de les mettre en commun pour supprimer ou même simplement atténuer, auprès de ceux qui viendraient à être frappés, les conséquences préjudiciables de leur réalisation. Le contrat d'assurance automobile s'inspire essentiellement de la même idée de prévoyance : il est destiné à réparer la perte que subirait le patrimoine du souscripteur du chef des dommages pour lesquels, en cas d'accident, sa responsabilité civile serait engagée. La victime n'est point partie à ce contrat, et cependant elle est admise par la jurisprudence ou par la loi à en discuter comme s'il avait été conclu dans son propre intérêt. Ce mouvement se relie intimement à celui que nous avons déjà décrit : l'aspect en est seulement différent.

C'est un lieu commun d'énoncer que l'évolution des idées en jurisprudence dans le domaine des responsabilités du fait des choses inanimées a été essentiellement inspirée par le souci d'assurer à la victime une adéquate réparation. La « présomption de responsabilité » que, dans sa dernière étape, la Cour de Cassation fait peser sur le gardien de la chose, notamment à propos des accidents dûs à la locomotion automobile,

aboutit pratiquement à faire supporter par ce dernier tous les dommages causés par son véhicule, leur cause fût-elle inconnue : le gardien ne sera exonéré que par une preuve, dont quelques exemples ont permis de faire ressortir l'extrême difficulté, sinon même, dans de nombreux cas, l'impossibilité absolue.

2. Mais le mouvement ne s'arrête pas là. Toujours dominés par une pensée de protection de la victime, les Tribunaux ont manifesté depuis longtemps une tendance marquée à se défier de la solvabilité de l'individu qui assume la garde du véhicule : derrière lui, ils cherchent à atteindre l'assureur.

Ils ne pouvaient toutefois le faire utilement qu'en élaguant du contrat d'assurance toutes les clauses susceptibles d'en éluder l'application au profit de la victime.

C'est pourquoi ils ont reconnu à celle-ci un droit propre de discussion, droit qui, dans son état actuel, dépasse même en étendue celui de l'assuré. Certains ont vu là une situation paradoxale : on a parlé quelquefois de « dirigisme » juridique, de « socialisation », d'un contrat de droit privé. Serait-il vain de récriminer ? Nous ne sommes pas éloigné de le penser. Qu'il nous soit seulement permis de retirer de cette rapide étude des conclusions utiles pour la pratique des assurances dans l'esprit qui doit présider à leur développement social et plus particulièrement pour la fonction propre de l'assurance automobile.

CHAPITRE PREMIER

De l'action directe reconnue par la jurisprudence française à la victime contre l'assureur du responsable.

SECTION I. — ELIMINATION PREPARATOIRE DU CONTRAT D'ASSURANCE DU PLUS GRAND NOMBRE POSSIBLE DE CLAUSES DE DECHEANCE

C'est principalement à l'occasion des accidents causés par les automobiles dont la fréquence et la gravité accrues avec la circulation ont subitement dépassé les institutions juridiques existantes, que les Tribunaux ont eu à résoudre les problèmes d'adaptation les plus délicats. Responsabilité et assurance se sont développées solidairement par interdépendance et action réciproque, comme il arrive souvent dans les phénomènes économiques et sociaux. Or, il eût été foncièrement contraire à la loi de cette évolution que l'instrument juridique de protection et de garantie qu'est le contrat d'assurance se fût dérobé à sa mission. Il importait donc que l'assurance, dite de droit commun, la seule qui eût conservé sa liberté complète au regard du Contrôle exercé sur la Branche des Accidents du Travail, et qui s'était considérablement développée sous l'influence de l'automobilisme, se débarrassât

d'un fatras de clauses plus ou moins draconiennes. Une désastreuse concurrence au rabais, génératrice de mauvais règlements, s'est trop longtemps poursuivie entre certaines compagnies qui, pour compenser l'insuffisance des primes encaissées à l'aide d'une réclame de mauvais aloi, jugeaient plus habile de se réfugier au moment du paiement derrière les plus savantes clauses de déchéances. De telles méthodes n'ont eu d'autre résultat que de discréditer l'Assurance en général, au plus grand dommage des compagnies sérieuses qui étaient cependant la très grande majorité.

Mais la jurisprudence, sous le couvert du droit qui lui est reconnu d'interpréter souverainement la volonté des parties, s'est ingéniée à remédier aux abus qui ont pu être commis au nom du principe de la liberté des conventions, dans les rapports entre assureurs et assurés. L'égalité juridique n'est quelquefois, en effet, qu'un pauvre panneau derrière lequel subsiste l'inégalité économique. Il en est plus facilement ainsi lorsque l'une des parties joue un rôle prépondérant dans la rédaction du contrat-type dont elle a pesé tous les termes et dont il est tiré à son usage un nombre considérable d'exemplaires, tandis que l'autre se borne le plus souvent à accepter une formule. Il y a dans cette sorte de contrats dits d'adhésion qui opposent un faible à un fort, un grand danger d'oppression du premier par le second. Et il est assez naturel que les Tribunaux se soient réservé en cette matière un droit de regard pour protéger efficacement la liberté contractuelle.

SECTION II. — NATURE ET PORTEE DE L'ACTION DIRECTE

1. La jurisprudence ne s'est pas seulement appliquée à expurger le contrat d'assurance de toutes les clauses susceptibles d'en altérer la physionomie naturelle et qui, contrairement à l'essence même de son institution, abritaient plus ou moins subrepticement des causes d'incertitude là où il était légitime d'escompter un crédit absolu de garantie. Elle a poursuivi le but de faire acquérir à la victime de l'accident des

droits plus efficaces contre l'assureur que ceux qui étaient dévolus à l'assuré par son contrat.

Des déchéances avaient pu être valablement stipulées pour sanctionner certaines contraventions de l'assuré aux obligations de sa police : défaut de déclaration d'accident à l'assureur, retard dans cette déclaration et dans la transmission des pièces de procédure, reconnaissance de responsabilité, acte d'initiative de la part de l'assuré dans le procès que soutient le tiers lésé contre lui, appel en cause de l'assureur dans ce litige. Les tribunaux sont vite parvenus, après quelques tâtonnements, à édifier cette thèse nouvelle que les déchéances postérieures à l'accident sont inopposables à la victime dont le droit à réparation né dès l'instant de la réalisation du dommage ne peut plus subir aucune atteinte du fait de l'auteur responsable, ni être affecté dans son principe ou dans son étendue, par une contingence extérieure quelconque. Tel est l'objet de l'action directe.

L'un des premiers arrêts par lesquels la Cour suprême s'est prononcée sur la question s'exprime ainsi en réponse à l'argumentation du pourvoi qui reprochait à la décision entreprise d'avoir admis que l'indemnité due par l'assureur était devenue au jour de l'accident irrévocablement la propriété de la victime et prétendait que celle-ci ne pouvait avoir plus de droits que l'assuré au paiement de la dite indemnité : « la loi du 28 mai 1913, ajoutant un paragraphe 8 à l'article 2102 C. civ., a créé au profit de la personne lésée par un accident un droit propre sur l'indemnité dont, en vertu du contrat d'assurance, l'assureur est tenu envers l'assuré. Ce droit, qui prend naissance au jour de l'accident, ne saurait, à dater de cet événement, être affecté dans son existence ni dans son objet, par aucune cause de déchéance encourue personnellement par l'assuré pour inobservation des clauses de la police (1).

Les mêmes expressions se retrouvent à quelque temps de là, et elles n'ont pas varié depuis lors en jurisprudence, dans un autre arrêt rendu le 29 juillet 1931 par la Chambre civile devant laquelle n'a pas trouvé grâce le pourvoi formé dans les termes suivants : « si, dans une certaine mesure, la loi du

(1) Cass. civ., 15 juin 1931, *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1931, p. 801.

28 mai 1913 a établi au profit de la victime d'un accident la source directe d'une action contre l'assureur, c'est seulement aux fins que l'intéressé trouve là certaines garanties supplémentaires de recouvrement de l'indemnité à lui dûe; mais la dite loi n'a nullement modifié la situation juridique des parties en cause, et il n'existe pas de lien personnel de droit entre l'assureur et la victime qui puisse permettre à celle-ci d'agir contre l'assureur dans des circonstances où l'assuré, seul contractant de l'assureur, serait lui-même démuni ou déchu de tout droit contre l'assureur, par exemple pour cause de défaut de déclaration de l'accident dans le délai imparti par la police, et alors qu'il s'agissait d'une responsabilité de pur droit commun, et non pas d'une responsabilité d'accident du travail » (2).

2. C'est en vain que certains auteurs ont critiqué la jurisprudence nouvelle en soutenant que l'action directe ne pouvait être détachée du contrat d'assurance; que celui-ci en était la source et qu'il devait en régler l'application et l'étendue, que le droit propre de la victime sur l'indemnité d'assurance ne devait pas suffire, par sa seule volonté, à modifier cette indemnité et à imposer à l'assureur des obligations qu'il n'avait pas assumées (3).

L'idée est aujourd'hui définitivement acquise que la victime dispose contre l'assureur d'une action indépendante de la double action qui appartient à l'assuré contre ce dernier et à elle-même contre l'assuré.

La jurisprudence n'a ainsi admis l'autonomie de l'action directe que dans une mesure limitée, dans la mesure où elle maintient le droit de la victime en dépit des déchéances encourues par l'assuré postérieurement à l'accident, s'efforçant dans sa grande majorité de souder l'action directe à l'action de la victime contre l'assuré, de façon que toutes les difficultés soient résolues en présence des trois parties intéressées.

Mais un fort courant se dessine déjà pour rompre toutes les attaches qui peuvent encore les réunir, en décidant que la victime a deux débiteurs, l'assuré et l'assureur, qu'elle possède contre chacun une action personnelle et directe, et

(2) Rapporté eod. loco p. 1015.

(3) M. PICARD. — *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1934, pp. 694, 981 et s.

qu'aucun texte ne subordonne l'action contre l'assureur à l'exercice préalable de l'action contre l'assuré, de sorte que l'action de la victime contre l'assureur est recevable alors même que la responsabilité de l'assuré n'a pas été reconnue préalablement et contradictoirement avec lui (4).

SECTION III. — FONCTION SOCIALE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE VUE A TRAVERS L'ACTION DIRECTE

1. Il ne nous appartient pas ici de rechercher le fondement juridique de l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable.

S'agit-il d'un véritable privilège accordé par la loi au tiers lésé sur l'indemnité d'assurance? (5).

Le droit du tiers lésé vis-à-vis de l'assureur ne peut-il pas être comparé à celui du créancier saisissant contre le tiers saisi? (6).

L'action directe est-elle une pure voie d'exécution? (7).

Suffit-il pour l'expliquer de faire intervenir l'idée de délégation? (8) de stipulation pour autrui? (9).

De nombreuses constructions ont été tentées pour donner une base solide à l'action directe de laquelle M. l'Avocat Général Lamothe disait dans les conclusions présentées par lui devant la Cour de Paris (5^e Ch., 30 mai 1932), qu'« il

(4) Orléans, 28 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 26 février 1933.

(5) AUBRY et RAU. — *Traité de Droit civil*, 5^e éd., t. III, p. 231. — COLIN et CAPITANT, *Traité de Droit civil*, t. II, p. 830. — PLANIOL, *Traité de Droit civil*, t. II, N^o 1727.

(6) ROUAST. — Note sous Cass. civ., 29 octobre 1929, D. P., 1930, 1, 33.

(7) JOSSERAND. — *Cours de Droit civil positif français*, t. II, N^o 6774.

(8) Trib. civ. Seine, 4 mars 1924, *Rec. pér. Ass.*, 1924, 136 et, sur appel, Paris, 18 janvier 1926, *Rec. pér. Ass.*, 1926, 45. — Egalement : Paris, 26 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930, 1, 140.

(9) Alger, 12 novembre 1930, *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1931, p. 334. Cf. Jossérand, notes D. P., 1927, 1, 58, et 1930, 2, 1.

Aix, 27 novembre 1935, *Transports automobiles Vésubiens c. La Prévoyance* (inédit) :

« Le droit propre créé par la loi de 1913 au profit de la victime confère à cette victime une action directe trouvant son fondement dans les effets de la stipulation pour autrui que contient le contrat liant l'assureur à l'assuré ».

faudra bien un jour approfondir le caractère de l'action directe et en déduire toutes les conséquences juridiques ». A quelque conception que l'on rattache l'action directe qui n'est ni mentionnée dans la loi du 28 mai 1913, ni dans celle du 13 juillet 1930, dont l'art. 53 a étendu la disposition de la précédente à toutes les assurances de responsabilité, il nous sera permis de dire : que le droit civil ne fournit pas de théorie générale de l'action directe créée pour la victime de tout accident de locomotion et principalement d'un accident d'automobile, que l'action directe n'a servi ici à la jurisprudence pour la réalisation de son objectif que de procédé technique destiné à garantir de la manière la plus sûre le paiement de l'indemnité, en conférant à la victime créancière un droit indépendant à la fois de son droit contre l'assureur et du droit de l'assuré contre l'assureur.

Déjà la Jurisprudence avait été amenée, à une époque où les polices d'assurance ne garantissaient que la responsabilité civile du souscripteur, à décider que cette responsabilité était engagée du fait des personnes auxquelles le propriétaire avait confié la conduite de sa voiture, d'un fils majeur envers son père, d'un mari envers sa femme, d'un ami, et ce, par élargissement de la notion du préposé contenue dans l'art. 1384 § 5. Mouvement qui s'est arrêté net lorsqu'il n'a plus été besoin d'étendre jusqu'à ces personnes le concept de préposé, un résultat identique pour déclancher le jeu de l'assurance ayant été obtenu par la notion technique de garde. Il s'agissait d'atteindre le propriétaire qui est présumé le plus solvable et, à travers le propriétaire — puisque c'est lui qui généralement songe à couvrir sa responsabilité — l'assureur dont la garantie est d'ailleurs jugée préférable aux moyens souvent précaires de l'assuré. C'est en obéissant à semblables préoccupations, toujours secourables aux victimes, que la jurisprudence a véritablement créé l'action directe.

Le même parallélisme s'accuse d'ailleurs sous d'autres et nouveaux aspects. Il n'a jamais été discuté, déclare la Cour d'appel d'Orléans, dans un arrêt du 28 décembre 1932 (10) que la victime d'un accident a le droit de réclamer directe-

(10) Rapporté Gaz. Pal., 1933, 1, 565 et note.

ment au patron la réparation du préjudice causé par le fait de son préposé et d'établir contradictoirement avec le patron seul la faute du préposé sans avoir l'obligation de mettre en cause celui-ci ou de rapporter la faute du préposé contradictoirement avec lui dans une instance engagée préalablement contre lui; de même, pour rechercher la responsabilité de l'assureur, il est nécessaire de démontrer la responsabilité de l'assuré, auteur de l'accident; mais aucun texte de loi ne s'oppose à ce que cette preuve soit faite hors de sa présence. L'action contre l'assureur n'est donc point, dans cette conception, une action subsidiaire à celle de l'assuré. C'est seulement l'obligation de l'assureur qui est subsidiaire en ce sens qu'elle suppose démontrée la dette de l'assuré, absolument comme la dette du commettant suppose démontrée la responsabilité du préposé.

Assureur et assuré sont d'ailleurs tenus in solidum à concurrence du capital de l'assurance, c'est-à-dire de liens dont la rigueur est voisine de la solidarité d'entre commettant et préposé, mais ils ne peuvent être condamnés conjointement à réparer le préjudice subi par le demandeur; la qualité de débiteurs conjoints suppose, en effet, la division de la dette entre les débiteurs, ce qui ne peut être le cas ici. Du reste les deux dettes diffèrent par leur origine : l'assuré est tenu en vertu du délit ou quasi-délit qu'il a commis ou dont il est civilement responsable, l'assureur en vertu du contrat passé avec l'assuré.

2. Quoi qu'il en soit, l'assureur est en quelque sorte considéré dans le dernier stade de cette évolution comme civilement responsable du dommage causé par son assuré à un tiers et garant des dommages-intérêts dûs à la victime, et cependant il n'a commis aucune faute ni encouru aucune responsabilité du fait d'autrui (11).

L'assureur est devenu le véritable débiteur : tel est l'aboutissement pratique de l'action directe. Ce résultat a été obtenu par le même sentiment qui a inspiré une certaine interpré-

(11) HEBRAUD. — L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur, extrait de la *Rev. critique de législation et de jurisprudence*, 1931, p. 25.

tation de l'art. 1384 § 5. Selon cette doctrine (12), le fondement de la responsabilité du commettant serait une idée de garantie envers les tiers, le législateur ayant voulu les mettre à l'abri de l'insolvabilité des préposés. Leur insolvabilité est présumée parce qu'elle est habituelle chez ceux qui, comme les ouvriers et les employés, vivent dans un état plus ou moins accusé de dépendance économique et sociale à l'égard du maître. Il s'agirait là d'une sorte de responsabilité-caution, appliquant d'ailleurs parfaitement en dehors de toute construction juridique l'interdiction pour le commettant de se libérer par la preuve de l'absence de toute faute, puisqu'autrement la loi n'atteindrait pas son but (13).

C'est la même nécessité pratique touchant à l'intérêt social et qui se réfère au même besoin de sécurité publique, que nous rencontrons à la base de l'action directe : l'assurance de la responsabilité civile de l'assuré est devenue véritablement *une assurance du tiers lésé*, et elle fonctionne pour la plus grande valorisation économique de la créance appartenant en propre à la victime.

Cette pensée se trouve fortement exprimée dans certains arrêts :

« La loi du 28 mai 1913 a pour objet d'assurer dans des conditions de plus grande sécurité la circulation sur la route, de protéger les usagers de la route, de leur permettre d'obtenir plus efficacement la réparation des dommages qu'ils subissent du fait des conducteurs d'automobiles et qui sont les conséquences de délits ou de quasi-délits commis par eux. On ne saurait refuser à une disposition légale comme celle du 28 mai 1913 — qui vise des faits engendrant une responsabilité délictuelle à laquelle on ne peut se soustraire par des conventions particulières, c'est-à-dire des faits qui intéressent l'ordre public en même temps que des intérêts privés — et qui, en conséquence, entre dans le cadre des lois de police et de sûreté — le caractère d'ordre public » (14).

(12) BESSON. — Note D. P., 1928, 2, 13, sous Dijon, 20 juillet 1927.

(13) Paris, 20 octobre 1934, D. H. 1934, 529. « La responsabilité civile du commettant a pour but unique de protéger les tiers qui peuvent être victimes de l'insolvabilité de l'auteur du délit ou du quasi-délit ».

(24) Orléans, 28 décembre 1932, *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1933, p. 136.

SECTION IV

LE REGIME DE LA LIBERTE CONTRACTUELLE ET LA NOTION D'ORDRE PUBLIC .

Les nécessités de la circulation moderne ont provoqué, nous l'avons amplement constaté, un aménagement nouveau de la responsabilité civile. A la garantie d'un risque social nouveau, fondée sur une idée juridique de sécurité ou sur un concept à tendance socialisante de répartition de dommages, il fallait un régime d'assurance approprié. Il n'est donc pas étonnant que l'Assurance ait été traitée dans le but qu'elle répondît le mieux à ce que l'on attendait d'elle, c'est-à-dire sur un plan où la note sociale et économique dominait la note juridique.

1. Sans doute la jurisprudence a-t-elle senti d'instinct que l'interprétation équitable d'un contrat d'adhésion requérait la protection du plus faible. L'égalité qui règne dans un tel contrat est une égalité civile, juridique, mais non une égalité de forces; donc égalité purement théorique. L'erreur du libéralisme est de penser que tout contrat se forme et s'exécute sous le signe de la liberté, alors que s'il met en présence deux parties de force économique très différente, il donne à la plus puissante un gage de victoire facile sur l'autre. Or si un des contractants ne peut que donner son adhésion aux conditions fixées par l'autre, c'est qu'il est soumis à la loi du plus fort : ainsi l'opinion publique interprète la situation.

2. Mais en réalité c'est la victime qu'elle a voulu protéger plus que l'assuré et avant celui-ci, puisque les déchéances postérieures à l'accident ne sont pas opposables au tiers lésé. Il est bien réservé à l'assureur un recours contre l'assuré fautif ou négligent, mais le premier conserve ainsi dans l'exercice de ce recours les risques d'insolvabilité du second, risques dont la victime n'a plus à se préoccuper dans la certitude où elle est désormais de s'approprier privativement la

garantie stipulée dans le contrat d'assurance. La sécurité juridique s'est donc heureusement complétée d'une sécurité économique, et c'est à de telles fins que l'Assurance a été organisée ou que l'opinion publique demande qu'elle le soit. L'assurance constitue en définitive un moyen technique de réaliser tout un programme social par un contrat de droit privé.

L'on comprendra facilement l'étonnement éprouvé par des juristes foncièrement individualistes de constater qu'un contrat qui eut dû rester « *res inter alios acta* » à l'égard de la victime était utilisé par les Tribunaux pour augmenter ses garanties en vue de la réparation du préjudice par elle subi. Périmée la conception traditionnelle suivant laquelle le contrat, œuvre privée, était affaire entre parties et où régnait souveraine leur volonté. « Il est beaucoup question, depuis quelques années, déclare M. Josserand, d'économie dirigée », de « monnaie dirigée »; peut-être le moment est-il venu de parler aussi du « contrat dirigé », car la méthode, ou la mystique du « dirigisme », sévit, non seulement dans le monde économique, mais aussi, de façon aussi pressante, encore que plus sournoisement, dans le domaine juridique » (15).

3. Quoi que l'on prétende, il s'agit de toute autre chose que de « dirigisme exercé par les pouvoirs publics », de « socialisation ou étatisation » du contrat, susceptible « de le démoraliser en l'asservissant à l'économie politique ». Le droit positif ne peut rompre avec la réalité et avec une réalité dont la note sociale tend à dominer la note juridique suivant l'évolution de la conscience contemporaine dans sa marche impérieuse vers une conception nouvelle de la justice et de l'équité. Ces critiques « font œuvre de juristes purs, bien éloignés de penser qu'ils devraient être sociologues » (16).

Il n'est pas contestable en effet que les transformations de la vie économique imposent des modifications techniques du droit ainsi que des règles nouvelles.

De surcroît, « s'il y a aujourd'hui une désaffection pour notre droit séculaire, écrit M. Ripert après avoir constaté que

(15) JOSSERAND. — D. H., 1933, Chron., p. 89.

(16) SAVATIER. — D. H., 1934, Chron., p. 37.

les faits sont en révolte contre ce droit, c'est moins parce qu'il ne répond plus aux besoins nés des conditions matérielles de la vie nouvelle que parce qu'il est en désaccord avec nos idées modernes sur l'organisation sociale » (17).

Or « il est absurde de méconnaître les faits au nom des principes du droit. C'est détourner ces principes de leur fonction... Quand il s'agit d'interpréter les lois sociales, il faut tempérer l'esprit juriste en y ajoutant quelques gouttes d'esprit social, sinon on risque de sacrifier la vérité à la logique » (18).

En tout cas et sous l'influence des conceptions économiques dominantes, nous assistons à un véritable bouleversement de l'économie du droit privé. Les rapports contractuels subissent de plus en plus l'ingérence d'une tierce personne avec laquelle les parties sont obligées de compter : l'Etat. Celui-ci intervient sous un visage nouveau, au nom de l'Ordre Public. Et de même que l'on a pu écrire que le droit civil est en conflit avec le droit fiscal contre les exigences croissantes duquel il doit se défendre avec une plus grande ténacité, il sera prudent ici de ne pas perdre de vue que, pour être bien comprise, l'assurance moderne de responsabilité civile automobile doit être envisagée autrement que comme un moyen individuel de sauvegarde d'un patrimoine privé, mais autant sur le plan des utilités sociales auxquelles elle est destinée.

SECTION V

JUSQU'OU PEUVENT ALLER RAISONNABLEMENT

LES EXIGENCES DE L'ORDRE PUBLIC

1. L'ordre public, pourrait-on nous objecter, constitue en l'occurrence un retranchement bien faible, car si l'intérêt social est aussi exigeant qu'on veut le prétendre, tout dommage injustement causé doit trouver dans une Société bien organisée une réparation assurée.

(17) G. RIPERT. — Le régime démocratique et le droit civil moderne, p. 43.

(18) H. CAPITANT. — Préface à l'ouvrage précité de MM. Rouast et Givord, p. 12.

Nous n'aurons aucune peine à répondre que ce sentiment moderne commence effectivement à prendre conscience de lui-même et à se traduire par des actes de droit positif, et que ce phénomène peut être aisément observé dans la matière même qui nous occupe.

Le développement de la circulation automobile et le nombre effrayant des accidents qui en résultent ont provoqué en France tout un mouvement législatif et jurisprudentiel dont l'ensemble peut être considéré comme une institution d'ordre public. Nous assistons à la manifestation de ce mouvement lorsque la loi attribue compétence au tribunal du lieu de l'accident (L. 2 janvier 1902 incorporée aujourd'hui dans l'art. 3 L. 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance), lorsqu'elle fournit à la victime des facilités particulières de règlement de l'assurance (L. précitée du 28 mai 1913); et lorsque la jurisprudence substitue l'application de l'art. 1384 C. civ. à celle beaucoup plus difficile de l'art. 1382, en instituant à la charge du maître de l'automobile une obligation de garde qui peut être assimilée à une garantie légale de réparation du dommage causé par son usage.

Partout se rencontre un but identique sous les mêmes mesures de sécurité collective motivées par les conditions nouvelles de locomotion, de sorte que les accidents dont il s'agit ne mettent plus seulement en jeu des intérêts privés dont discutent librement des particuliers, mais encore des intérêts généraux qui s'attachent au devoir de l'Etat de protéger la circulation publique.

La loi est d'ordre public, dit Portalis, quand « elle intéresse plus directement la société que les particuliers ». Au moment où le Code civil a été rédigé, l'Etat avait un rôle politique, domaine soustrait à la liberté contractuelle. Aujourd'hui il assume une tâche nouvelle, économique lorsqu'il entreprend de guider les volontés individuelles dans la production, la circulation, la distribution des richesses, sociale, quand par solidarité il s'efforce d'assurer, soit directement, soit par voie d'autorité, la réparation de tous dommages susceptibles de troubler l'équale répartition de risques qui s'impose entre tous les citoyens.

2. Mais cet ordre Public nouveau ne comporte-t-il pas cer-

taines limites qu'il ne devra pas franchir à peine de ruiner totalement la liberté contractuelle? Où s'arrêtera le duel, dont nous avons déjà esquissé de nombreuses manifestations, qui oppose l'économique ou le social au juridique? Quelles sont les clauses dont la nécessité aujourd'hui reconnue de sauvegarder le droit à indemnité de la victime, tolérera le maintien dans les polices de responsabilité automobile?

L'opinion semble tendre à exiger de l'assurance automobile une sécurité égale à celle qui accompagne la circulation des effets de commerce. Celui auquel on demande d'escompter ou d'accepter en règlement une traite, n'a pas le loisir de se livrer à une enquête sur les relations juridiques qui ont pu exister entre chacune des parties, tireur, tiré et porteur de l'effet : il doit pouvoir compter sur la promesse de payer inscrite sur le titre; autrement les effets de commerce ne pourraient remplir leur fonction de monnaie fiduciaire.

C'est sous un angle identique que doit être appréciée la règle de l'inopposabilité à la victime des déchéances qu'il est licite à l'assureur d'inscrire dans la police de responsabilité civile automobile. Il lui sera loisible de se retourner contre l'assuré qui aura omis de lui donner en temps utile avis d'un sinistre ou d'une signification judiciaire. Mais toutes ces discussions qui pourront se dérouler librement dans le cadre des rapports juridiques établis par la convention entre l'assureur et l'assuré, seront sans effet au regard de la victime. Ce qui est vrai pour la créance enfermée dans un effet de commerce, à cause des nécessités de sa circulation, ne semble pas moins nécessaire pour la promesse de garantie incluse dans le contrat d'assurance au profit de la victime éventuelle.

En matière d'accidents du travail, la victime se trouve protégée par l'engagement qu'a pris obligatoirement l'assureur lui-même dans la police en application du premier Décret réglementaire du 28 février 1899 (art. 11) de n'opposer aucune clause de déchéance à l'ouvrier créancier d'indemnité. C'est la même garantie que l'évolution contemporaine réclame de l'assurance automobile pour la plus grande sécurité économique de la réparation due au cas d'accident à la victime dans un monde où les relations sociales sont de plus en plus compliquées et productrices de dangers.

L'idée a d'ailleurs reçu dans la pratique une certaine réalisation avec les textes législatifs, que nous aurons à examiner plus loin, visant l'assurance obligatoire des entreprises de transports publics de voyageurs.

3. Nous avons vu la préoccupation d'utiliser l'assurance pour dédommager la victime du préjudice subi exercer une influence prépondérante sur la jurisprudence, si bien qu'il n'est pas exagéré de dire que celle-ci considère l'indemnisation de la victime comme un véritable but du contrat d'assurance. Ce mouvement nous éloigne bien loin du temps où l'on ne reconnaissait à l'assurance contre la responsabilité civile qu'une fonction individuelle : protéger le patrimoine de l'assuré au regard duquel exclusivement l'assureur était tenu de payer le tiers lésé. Dans cette conception, l'assuré n'entend nullement stipuler au profit de la victime, il veut couvrir sa propre responsabilité; de son côté, l'assureur s'engage uniquement vis-à-vis de l'assuré et ne se prête nullement à accepter une stipulation faite en faveur de la victime. Aujourd'hui, on fait produire à l'assurance-responsabilité la plus grande utilité sociale. On ne tient plus ce contrat enfermé dans un rôle uniquement égoïste et destiné à garantir le souscripteur contre les conséquences de ses négligences ou imprudences; on en fait un instrument de réparation d'une responsabilité qui a elle-même évolué du concept individualiste de la faute vers un système de garantie légale d'un risque social, afin que celui qui a souffert le dommage soit certain d'en obtenir réparation. La victime est ainsi nantie contre l'assureur, qui semble devenu son seul et véritable débiteur, d'une action qui présente tous les caractères d'une action en responsabilité. L'auteur de l'accident n'apparaît plus lui-même que comme une personne interposée lorsque le procès de responsabilité se plaide contre lui, ce qui n'est d'ailleurs pas toujours le cas, puisque l'on a vu que l'instance pouvait se dérouler contre l'assureur seul.

Il n'entre pas dans nos intentions de porter un jugement sur la valeur spécifiquement juridique de l'œuvre constructive de la jurisprudence. Mais l'on ne saurait en méconnaître la haute portée sociale, conforme d'ailleurs à l'évolution sur-

venue dans la conception d'un droit individuel désormais dominé par l'intérêt collectif et qui n'est pratiqué légitimement que dans la mesure où son exercice est conforme à cet intérêt.

Son influence s'est plus fortement manifestée dans le domaine des accidents de la route que dans tous autres ; c'est de là d'ailleurs qu'est parti tout le mouvement relatif à l'action directe, mouvement qui a ensuite envahi tout le droit de la responsabilité contractuelle aussi bien que délictuelle.

Nous allons retrouver une évolution similaire dans certaines législations étrangères qui ont affirmé, peut-être plus nettement encore que la nôtre, la fonction sociale de l'assurance automobile.

CHAPITRE II

De l'action directe en droit étranger.

SECTION I. — BELGIQUE

Il n'existe en Belgique aucun texte législatif semblable à notre Loi du 28 mai 1913 ni à celle du 13 juillet 1930 : l'action directe contre l'assureur n'y existe donc pas au profit de la victime.

Nous signalerons seulement une proposition de loi, déposée sur le Bureau de la Chambre des Représentants le 2 juin 1932, relative à la responsabilité des propriétaires de voitures automobiles : ce projet investissait notamment la victime d'une action directe contre l'assureur et, par voie de conséquence, la mettait à l'abri de toute déchéance pouvant lui être opposée dans l'exercice de l'action subrogatoire.

C'est seulement en effet une action subrogatoire que la jurisprudence belge reconnaît à la victime d'un accident contre l'assureur de l'auteur responsable, et ce, sur le fondement de l'art. 1166 du Code civil. Cette action a pour but et pour effet de faire entrer dans le patrimoine de l'assuré une créance à charge de l'assureur. La victime ne peut donc prétendre à aucun droit privatif sur cette créance et elle est tenue au surplus de l'observation de toutes les clauses et conditions du contrat créant l'obligation et intervenu entre son débiteur, l'assuré, et l'assureur. (Bruxelles, 5 juin 1935, *Revue Générale des Assurances et des Responsabilités*, 1935, p. 1930).

Ainsi donc, le droit belge maintient le principe de la conception classique de l'assurance-responsabilité « qui a pour

seul effet d'obliger l'assureur à indemniser l'assuré des conséquences de l'action en responsabilité que des tiers pourraient exercer contre lui à raison de l'événement prévu au contrat. En contractant avec la compagnie, le preneur d'assurance ne songe en effet nullement à faire en sorte que le tiers obtienne réparation du dommage qu'il pourra souffrir; ce qu'il veut, c'est que, s'il se trouve obligé à réparer le dommage, il obtienne de l'assureur une compensation de la dépense qui va lui incomber ainsi... et il est inexact de soutenir que la cause prétendument finale des obligations de l'assureur vis-à-vis de l'assuré soit le préjudice subi par la victime ». (Gand, 12 mars 1913 — *Pasicrisie*, II, p. 106).

La jurisprudence belge s'efforce cependant de faire une application aussi large que possible des principes qui régissent l'action subrogatoire, de façon à écarter, autant que l'état actuel de la législation le lui permet, des solutions qui, dans la pratique, lui apparaissent comme trop rigoureuses à l'égard de la victime d'un accident. Certaines décisions ont même paru contenir le germe d'un mouvement devant aboutir à la consécration directe de l'action de la victime (Bruxelles, 5 juin 1935 et note Frans Magnée, *Revue Générale des Assurances et des responsabilités*, 1935, p. 130). Mouvement qui peut d'ailleurs être appuyé par la nouvelle loi sur l'assurance obligatoire des accidents causés par les Services Publics d'autobus et d'autocars dont il sera parlé plus loin.

En tout cas, les Tribunaux interprètent dans le sens le plus restrictif les clauses de déchéance qui peuvent se rencontrer dans les polices d'assurance. Voici par exemple comment un tribunal s'est expliqué dans une espèce de ce genre où s'agitait la question de l'ivresse de l'assuré :

« L'assureur n'est libéré de ses obligations que si l'accident est dû à la faute grave de l'assuré.

« Il importe dans l'intérêt des assurés et surtout des tiers victimes d'accidents, de n'appliquer cette disposition déchargeant les compagnies d'obligations générales contractées à titre onéreux que dans le cas où il est établi formellement que les conducteurs d'automobile ont par leur fait aggravé au delà de toute limite prévisible la responsabilité de l'assureur.

« Or, toute contravention à la loi pénale ne constitue pas

nécessairement une faute lourde, car pareille interprétation rendrait les contrats d'assurance inopérants ».

Il a donc été décidé, en application de ces principes, que la déchéance pour ivresse n'a pas été encourue par un assuré qui, malgré de nombreuses libations, « avait pu croire que ses capacités de conducteur étaient restées intactes ». (Liège, 11 juin 1935, *Revue Générale des Assurances et des Responsabilités*, 1935, p. 1928).

Comme on le voit, la jurisprudence belge tend à se rapprocher de la nôtre pour éliminer du contrat d'assurance toutes clauses susceptibles d'en retirer le bénéfice à l'assuré et, par voie de conséquence, à la victime, en partant de ce principe que seuls les risques que l'assureur n'a pu prévoir peuvent servir de base à un refus légitime de garantie.

SECTION II. — GRANDE-BRETAGNE

La législation anglaise poursuit le même but de protéger les victimes de la circulation automobile et d'obtenir leur dédommagement rapide, même dans les cas où l'automobiliste responsable serait insolvable ou lorsque son assurance ne couvre pas le dommage par suite de clauses de déchéance ou d'autres restrictions conventionnelles.

1. Le « Road Traffic Act » de 1930 (1) dont nous présenterons plus loin une étude complémentaire, établit l'obligation pour tous les détenteurs de véhicules à moteur de couvrir leur responsabilité pour les accidents corporels causés aux tiers. Cette loi déclare certaines clauses de la police inopposables aux tiers lésés, et dans ce sens elle a été considérablement renforcée par le « Road Traffic Act » de 1934 (2).

La difficulté à résoudre provient de la réglementation que comporte nécessairement toute assurance obligatoire, laquelle ne peut fonctionner efficacement qu'avec une restriction con-

(1) Du 1^{er} août 1930, 20 et 21 Geo. V., Chap. 43. — *Law Report Statutes*, p. 594.

(2) Du 13 juillet 1934, 24 Geo V., Chap. 50. — *Public Général Acts*, 1934, p. 431.

sidérable de la liberté contractuelle. D'une part, l'assureur doit avoir la possibilité de délimiter exactement le risque et d'établir certaines exclusions. D'autre part, le but de l'assurance obligatoire, à savoir le dédommagement des victimes de la circulation, serait mis en péril par des exclusions trop larges. C'est dans ce dilemme que l'on doit situer toutes les discussions relatives à la liberté des contractants dans un régime d'assurance obligatoire.

Nous avons vu qu'en ce qui concerne l'action directe de la victime contre l'assureur, la jurisprudence française a développé le principe (sans l'existence de l'assurance obligatoire) que les exclusions de la garantie de l'assureur dont la cause naît après le sinistre, en d'autres termes, la déchéance des droits de l'assuré encourue après l'accident, ne peuvent pas être opposées par l'assureur au tiers lésé. Or, il est intéressant de constater que la loi anglaise de 1930 applique le même principe en prononçant l'inopposabilité de certaines clauses de la police, bien que cette loi n'introduise pas l'action directe du tiers lésé contre la compagnie d'assurance. Conformément à la Section 38 de la loi de 1930, sont nulles toutes les clauses excluant la garantie de l'assureur « pour le cas d'un fait ou d'une omission déterminée » commis après l'accident. La jurisprudence vient de préciser ces termes un peu obscurs : il faut entendre par là la nullité des clauses de déchéance, par exemple pour défaut de notification du sinistre, pour reconnaissance par l'assuré de sa propre responsabilité vis-à-vis du lésé, pour non transmission de pièces, convocation, etc... Dans ces cas, l'assureur doit, par conséquent, tout d'abord payer, mais en se réservant un recours contre l'assuré (section 38, § 2).

De cette disposition d'importance capitale, il résulte que toute exclusion de risque, toute clause limitative de garantie antérieure au sinistre demeurent efficaces, même vis-à-vis du tiers lésé. Notamment, une clause d'arbitrage conserve sa validité et s'impose à quiconque (3). Il en est de même du contrat qui limite l'usage de l'automobile assurée à des voyages privés ou d'agrément.

(3) *FRESHWATER v. Western Australian Ins. Co.* (1933) 1 K. B. 515, C. A. — *JONES v. Birh Bros. Ltd* (1933) 2 K. B. 597, C. A.

Un arrêt récent précise très nettement la portée de la loi de 1930 : « La section 38 du « Road Traffic Act » de 1930 a l'objet suivant : si, au moment de l'accident, la personne se servant de l'automobile était dûment assurée, de sorte qu'à l'époque du sinistre une obligation de payer l'indemnité était née à l'égard de l'assureur, celui-ci ne peut pas se soustraire à son obligation de garantie en invoquant quelque chose que l'assuré aurait fait ou omis après l'accident » (4).

2. La loi de 1934 est venue renforcer cette situation. La section 12 annule huit groupes de clauses contenant, pour la plupart, des limitations et exclusions de risque, clauses qui, par conséquent, étaient antérieurement valables puisqu'elles ne constituaient pas des clauses de déchéance.

Désormais sont nulles toutes les restrictions concernant :

a) l'âge ou les capacités physiques ou mentales du conducteur;

b) l'état du véhicule;

c) le nombre des personnes transportées;

d) le poids ou les qualités substantielles des marchandises transportées par le véhicule;

e) l'époque pendant laquelle ou l'espace sur lequel le véhicule est mis en circulation;

f) le nombre de H. P. ou la valeur du véhicule;

g) le transport de quelque appareil spécial dans le véhicule;

h) l'apposition de quelques signes spéciaux de reconnaissance non prescrits par le « Road Traffic Act » de 1930.

Les clauses les plus courantes de l'assurance de responsabilité sont donc déclarées inopposables au tiers, l'assureur conservant seulement son recours contre l'assuré.

Il n'a pas été besoin de modifier les polices en cours lors de l'entrée en application de la loi de 1934, leur contenu s'est modifié automatiquement (*ipso jure*) (5) en conformité de cette loi.

(4) *PIDDINGTON v. Cooperative Ins. Soc. Ltd* (1934) 2 K. B. (L. T.), R. 236. — *GRAY v. Blackmore*, 1 K. B. (1933), L. R. (1934), 95.

(5) Décret du Ministre des Transports, « Review » du 16 novembre 1934, p. 1154.

3. Malgré la restriction considérable apportée à la liberté de l'assureur en ce qui concerne les exceptions possibles de déchéance, le Législateur anglais n'a pas introduit l'action directe. Il est seulement vrai que, dans le cas de faillite, de concordat judiciaire ou d'insolvabilité de l'assuré, le « Third Parties Rights against Insurers Act » du 10 juillet 1930 (6) transmet les droits de l'assuré contre l'assureur au tiers lésé. Par conséquent, ce n'est que dans ces cas que la victime peut directement et sans autre procédure poursuivre l'assureur (7).

Cette législation est calquée sur la loi d'assurance des accidents du travail (Workmens Compensation Act 1906) : dans cette Branche, les droits du patron assuré contre l'assureur sont, dans le cas d'insolvabilité, et de faillite du patron, transmis à l'ouvrier lésé, de sorte que celui-ci peut directement assigner la compagnie d'assurance.

Le « Road Traffic Act 1934 » (section 11) laisse entièrement intacte cette réglementation de la transmission des droits de l'assuré au tiers lésé en cas d'insolvabilité de l'assuré. Par contre, cette loi introduit un nouveau système très compliqué comportant une restriction extraordinaire des exceptions de l'assureur : celui-ci peut en conserver quelques-unes, mais en observant certains délais et formalités.

La Section 10 (part. 2) de la loi de 1934 pose le principe général suivant : quand le tiers lésé a obtenu un jugement de condamnation de l'assuré responsable, l'assureur est tenu du paiement envers ce tiers du montant de la condamnation, ainsi que des frais, même si l'assureur a le droit d'annuler ou de résilier la police, ou s'il l'avait déjà annulée ou résiliée.

4. Cette loi comporte donc une extension énorme des obligations de l'assureur : celui-ci doit reconnaître le jugement obtenu par le tiers lésé à l'encontre de l'assuré et il doit payer au tiers, même s'il pouvait annuler le contrat, par exemple pour fausses déclarations ou pour réticence de l'assuré, ou même s'il l'avait déjà annulé.

L'alinéa 2 établit toutefois plusieurs exceptions impor-

(6) Law Report Statutes, Chap. 25, p. 271.

(7) La loi n'est pas applicable aux sinistres survenus avant 1930, Ward v. British Oak Ins. Co. Ltd. (1932), I. K. B., 392.

tantes qui permettent à l'assureur, s'il procède avec la plus grande diligence, de refuser sa garantie.

Tout d'abord, le jugement n'est pas opposable à l'assureur si l'ouverture de l'instance intentée par le tiers contre l'assuré n'avait pas été notifiée à l'assureur dans les sept jours à partir de cette ouverture. Ainsi l'autorité de la chose jugée n'est étendue à l'encontre de l'assureur que si la possibilité a été donnée à celui-ci de sauvegarder ses droits.

Il y a ensuite une seconde exception au cas où l'exception du jugement rendu contre l'assuré est suspendue par un appel.

Vient ensuite un troisième groupe d'exceptions dont le principe général est le suivant : si l'assureur se refuse à faire produire tous effets au contrat à cause d'un vice de nullité, par exemple pour fausse déclaration du souscripteur lors de la conclusion du dit contrat, il doit faire toute diligence pour obtenir aussi rapidement que possible que l'assuré lui rende le certificat d'assurance qui lui a été primitivement délivré.

Nous reviendrons plus longuement sur cette question lorsque nous étudierons le fonctionnement de l'assurance obligatoire en Grande-Bretagne.

5. Il est toutefois un fait digne dès à présent de remarque, que, même avec le développement de la loi de 1934, le droit anglais rejette le principe d'une action directe de la victime contre la compagnie d'assurance. Il n'a donc pas suivi l'exemple des législations française et suisse : le tiers lésé doit assigner l'assuré et non l'assureur. Il est seulement prévu que l'autorité de la chose jugée s'appliquera à l'assureur à condition que celui-ci soit dûment averti de l'action poursuivie contre son assuré.

La Réforme de 1934 renforce considérablement la protection des victimes. Mais, d'un autre côté, elle contient encore de nombreuses exceptions qui sont capables de rendre cette protection illusoire, si les assureurs savent observer les innombrables formalités et délais de la loi. Cette réglementation compliquée gênera sensiblement l'expédition des affaires et rendra leur gestion plus onéreuse.

Quoi qu'il en soit, le droit anglais nous offre un exemple

caractéristique de l'évolution qui s'est produite dans l'opinion au cours de ces dernières années. Avant la loi de 1930, une seule fonction était reconnue à l'assurance contre la responsabilité civile, fonction purement individuelle : protéger le patrimoine de l'assuré. Le tiers lésé n'avait aucun droit contre l'assureur et en cas de faillite de l'assuré, l'indemnité due en vertu du contrat d'assurance tombait dans la masse commune sans que le tiers pût exercer un droit quelconque de préférence. Les Réglementations combinées de 1930 et 1934 sont venues attribuer un but social à l'assurance de responsabilité, sans que toutefois le chemin parcouru ait été le même que dans la législation suisse où la sécurité de la victime se trouve beaucoup plus solidement organisée.

SECTION III. — SUISSE

La Suisse nous offre actuellement, sous l'angle social auquel nous avons consacré plus particulièrement l'objet même de la présente étude, un développement similaire à celui qui s'est poursuivi en France au cours de ces dernières années dans le domaine de l'assurance-responsabilité automobile. Mais cette transformation s'est opérée d'un seul coup par voie d'autorité législative, alors qu'en France des résultats à peu près identiques n'ont été obtenus que par les efforts patients et tenaces d'une jurisprudence qui a fait elle-même preuve en la circonstance d'un sens social très avisé.

La première idée qui a prévalu devant les Tribunaux suisses était également celle que l'objet du contrat d'assurance de la responsabilité civile est l'intérêt de l'assuré à ne pas subir une perte d'argent en payant une indemnité à la victime de l'accident dont il est l'auteur. (Trib. Fédéral, 13 octobre 1932 — *Revue Générale d'Assurances Terrestres*, 1933, 466). L'assurance-responsabilité n'est point un contrat en faveur de la victime (Trib. Cantonal St-Gall — 5, 11 juillet 1932 — *Rapport du Bureau Fédéral*, 1934, 169).

Mais on a pu constater la même tendance libérale à refuser de sanctionner des clauses de déchéance trop rigoureuses. C'est d'ailleurs un principe général des lois germaniques

d'assurance (Allemagne, Suisse, Autriche, Scandinavie) que les déchéances ne sont encourues qu'en cas d'une violation fautive ou intentionnelle de la clause qui les stipule.

Malgré les efforts d'assouplissement tentés par les tribunaux suisses, dans le but d'améliorer la situation du tiers lésé, il n'existait pas, avant la Loi Fédérale du 15 mars 1932, de jurisprudence sur le droit direct de la victime qui ressemblât de près ni même de loin à la nôtre.

Cette loi est venue rompre brutalement avec la conception antérieure suivant laquelle l'assurance était faite au profit du lésé et que ce contrat, comme tout contrat de droit privé, pouvait être entaché de nullité, être résilié ou suspendu, en décidant que « les exceptions qui auraient pour effet de réduire ou de supprimer l'indemnité ne peuvent être opposées au lésé ». Ainsi se trouve édictée d'une façon générale l'opposabilité absolue au tiers lésé de toutes les exceptions que l'assureur possédait contre le preneur ou les personnes assurées. Le tiers lésé jouira donc de la protection la plus étendue, puisqu'il aura ainsi, dans certains cas, plus de droits contre l'assureur que le preneur ou l'assuré.

Il importe peu que ces exceptions soient tirées de la loi ou du contrat d'assurance, qu'elles soient antérieures ou postérieures à l'accident.

Citons quelques genres d'exceptions légales : assuré en demeure pour le paiement de la prime; réticence, aggravation essentielle du risque; police résiliée après sinistre ou après transfert du véhicule assuré; sinistre causé intentionnellement ou par faute grave.

Exceptions contractuelles : défaut d'avis d'accident ou dans le délai fixé par la police, défaut de communication, de renseignements ou de documents, franchise contractuelle, etc...

L'assureur pourra être ainsi appelé à payer au lésé plus que le montant des prestations qu'il ne devait en réalité au preneur : la loi lui reconnaît un droit de recours sur ce dernier. C'est donc finalement sur le preneur que retomberont les conséquences des exceptions; mais, en définitive, l'assureur supportera le risque d'insolvabilité du preneur vis-à-vis du lésé.

SECTION IV. — TCHECOSLOVAQUIE

La loi tchécoslovaque du 26 mars 1935 établit dans son article 54 un droit de gage au profit du tiers lésé dans les termes suivants :

« Celui qui a été lésé par l'emploi d'un véhicule à moteur a, pour sa créance de dommages-intérêts, un droit de gage légal sur la créance de l'assuré responsable vis-à-vis de l'assureur de la responsabilité; ce droit de gage a la priorité sur d'autres droits de gage nés antérieurement et pour d'autres raisons ».

TROISIÈME PARTIE

Protection de la victime sur le plan de réalisation économique de sa créance.

CHAPITRE PREMIER

L'Assurance obligatoire en Doctrine.

SECTION I. — L'ORDRE PUBLIC RELATIF A LA PROTECTION DE LA VICTIME POSTULE-T-IL NECESSAIREMENT L'ASSURANCE OBLIGATOIRE?

S'il est vrai, d'une part, que la protection de la victime d'un accident d'automobile fait partie de l'ordre public interne ou international (la distinction importe peu) (1), d'autre part, que par une sorte de corollaire naturel l'assurance de responsabilité automobile a reçu plus ou moins ouvertement de la loi ou de la jurisprudence interprétative de l'opinion publique la mission de servir à la sécurité de la communauté des usagers de la route, ne serait-il pas logique de déclarer tout simplement cette assurance obligatoire pour les automobilistes?

(1) MAZEAUD. — Responsabilité civile, III, p. 751.

C'est ce raisonnement qui avait amené la Cour de Rouen à décider, dans une espèce où l'assureur était une compagnie étrangère siégeant à l'étranger et n'ayant en France qu'une succursale sans personnalité juridique et sans autonomie financière, que la créance d'indemnité de l'auteur de l'accident, étant située à l'étranger, échappe au privilège conféré à la victime par la loi française, et que, dans ce cas, la victime ne peut exercer contre l'assureur étranger, devant les tribunaux français, l'action directe qui dérive de ce privilège. La Cour rejette donc l'argument qui se réclamait de l'ordre public pour substituer à la loi étrangère, normalement applicable, la loi française, et elle fait observer à cet effet que « la loi du 28 mai 1913, si elle a eu pour but d'assurer une protection plus efficace aux droits appartenant aux victimes d'accidents, n'a traité cependant qu'à des intérêts privés auxquels il n'est pas interdit de renoncer et qui sont fondés sur un contrat d'assurance resté lui-même, jusqu'à présent, facultatif » (2).

Les deux objections formulées par la Cour de Rouen ont aisément trouvé réponse. La première : que l'ordre public international, lorsqu'il intervient dans des procès entre particuliers, sauvegarde toujours les intérêts privés dont discutent ces particuliers, et ce, pour la protection d'un intérêt général supérieur; ici cet intérêt général est la police de la circulation qui serait compromise si la réparation des accidents causés par les automobiles n'était pas réalisée. La seconde : que ce n'est pas une raison suffisante, parce que la protection des victimes pourrait être rendue plus complète par l'institution de l'assurance obligatoire, pour qu'on méconnaisse ce que notre législation a déjà réalisé en ce sens (3).

On ne peut cependant refuser à l'argumentation de l'arrêt de Rouen, lorsqu'il fait ressortir la contradiction qui existe entre l'affirmation du principe que l'assurance de responsabilité civile doit servir à la satisfaction d'un intérêt public supérieur à la volonté des parties et le fait que l'automobiliste

(2) Rouen, 8 janvier 1930, D. P., 1930, 2, 85, note approbative de M. Lalou.

(3) J. PERROUD. — De l'action directe contre les compagnies étrangères, *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1931, 29.

demeure libre de s'assurer ou non, une certaine valeur logique qu'il serait peut-être imprudent de sous-estimer systématiquement.

L'institution de l'assurance obligatoire peut en effet rentrer dans un système législatif de sécurité générale organisée de la voie publique et de protection combinée des victimes d'accidents automobiles, système où trouverait d'ailleurs tout naturellement sa place l'action directe accordée aux dites victimes contre les compagnies d'assurances. Le droit comparé nous en offre quelques exemples typiques que nous aurons bientôt l'occasion d'analyser. A ce titre seul et par elle-même, la matière de cette institution mérite de retenir notre attention.

SECTION II. — LA NOTION D'ASSURANCE OBLIGATOIRE RAPPROCHEE DE CELLE DE MONOPOLE

Malheureusement la question n'a pas été plus tôt posée en France devant l'opinion publique qu'elle a immédiatement dévié sur un autre terrain où elle ne pouvait que s'égarer pour le plus grand dam de la clarté et aussi de la sincérité de la discussion.

1. Assurance obligatoire? Monopole, a-t-on répondu aussitôt, comme si l'un était le complément inévitable et la forme nécessaire de l'autre. Et le sujet est devenu un champ clos où se sont affrontés étatistes ou socialisants et tenants du libéralisme économique qui se sentaient — avec quelque raison — menacés dans l'exercice de leur industrie.

Que les partisans de l'assurance obligatoire aient eu principalement en vue un monopole d'Etat, les programmes électoraux où ils ont fait connaître leurs desseins en témoignent surabondamment, et mieux encore les projets législatifs émis à cet effet.

En 1924, MM. Jules Nadi, Paul Boncour et leurs collègues du groupe socialiste déposaient à la Chambre une proposition de loi tendant à l'institution du monopole des assurances par l'Etat, monopole englobant les assurances contre les acci-

dents, les assurances-transports, les assurances contre les vols, bris, etc..., les assurances sur la durée de la vie humaine.

« Les contrats d'assurance conclus en fraude de la présente loi seront nuls et sans effet et ceux qui auraient procuré ou conduit les autres à procurer des contrats ou propositions d'assurance pour le compte d'une Compagnie française ou étrangère, seront passibles d'une amende de 100 à 10.000 fr.; en cas de récidive, et en plus de l'amende, à une peine d'emprisonnement de six jours à six mois ».

La proposition de loi tendant à assurer l'équilibre du budget général de l'exercice 1933, présentée par M. Vincent Auriol, député, au nom du Groupe socialiste (annexe au procès-verbal de la séance de la Chambre du 17 janvier 1933), crée un Service national des assurances :

Art. 29. — L'assurance est un service public de la nation.

Le commerce de l'assurance terrestre est interdit aux particuliers.

La réassurance est supprimée.

Art. 30. — Doivent être obligatoirement assurés :

Les risques d'incendie;

Les risques d'accidents du travail;

Les risques des tiers du fait des automobiles.

Les auteurs de ce dernier projet se sont donc rendu compte que l'assurance obligatoire était le corollaire indispensable de tout monopole. Sans l'assurance obligatoire, sans une sorte de conscription très rigoureuse des gens et des biens assurés, tout le système devient illusoire. Rien n'est plus facile, en effet, que de s'assurer clandestinement à l'étranger, malgré les défenses que peut édicter la loi : il suffit d'une signature et d'un virement (4).

Si la Nationalisation des Assurances doit nécessairement amener l'assurance obligatoire et forcée, l'on comprendra facilement que les Compagnies en aient combattu d'instinct le principe même, ne pouvant ignorer que réciproquement l'obli-

(4) *Bulletin Quotidien* n° du 26 janvier 1933, édité par la Société d'Etudes et d'Informations Economiques.

gation édictée par la loi de s'assurer contre un risque déterminé, ainsi que le contrôle qui doit nécessairement l'accompagner, constitue en toute hypothèse un moyen de pénétration de l'Etat dans une zone où l'entreprise privée était libre, et que ces interventions sont de nature à augmenter considérablement les chances de socialisation définitive de l'assurance de ce risque.

2. Mais nous estimons qu'il est d'une mauvaise méthode de discuter d'une question avec des arguments empruntés à une autre et toute différente matière.

L'assurance obligatoire appelle-t-elle invinciblement le Monopole? Le Monopole ne peut-il vraiment fonctionner qu'avec l'Assurance Obligatoire?

Questions intimement et inséparablement liées, est-il le plus souvent répondu sans hésitation. Pour notre part, l'expérience poursuivie par certains pays étrangers ne nous permet pas d'en être aussi facilement convaincu.

Nous répudierons d'emblée toute discussion qui mettrait en jeu des doctrines proprement dites, ou simplement des préférences, d'ordre économique ou politique.

Convient-il d'ajouter aux fonctions de l'Etat banquier, armateur, transporteur, chimiste, la fonction d'assureur unique et intégral? Le Monopole constituerait-il au contraire un système arriéré devant entraîner un véritable recul économique?

Aussi éloigné de faire ici le procès de l'étatisme que de certaines formes d'assurances privées, nous ne retiendrons pas davantage les projets de ceux qui, par doctrine de parti, voient dans l'assurance obligatoire un instrument de transformation socialiste de l'industrie entière des assurances. Nous dirons seulement que l'assurance obligatoire est compatible avec le libre choix de la caisse d'assurance. On l'a bien vu, lorsqu'il s'est agi d'établir en France les assurances sociales contre la maladie et la vieillesse. Dût-on rendre l'assurance obligatoire, il n'en résulterait pas nécessairement l'assujettissement à l'assurance d'Etat.

Le débat restera longtemps ouvert, s'il doit jamais être clos, entre partisans d'une assurance exploitée par les Sociétés pri-

vées, se faisant libre concurrence, et ceux d'une assurance confiée à des institutions possédant un monopole.

Mais nous porterons notre attention, sans pour autant méconnaître qu'il ne s'agit là que d'un aspect très particulier d'un problème dont la solution dépend d'un nombre considérable d'autres et non moins importantes considérations, sur les conséquences d'un monopole d'Etat de l'Assurance pour les victimes d'accidents, et plus particulièrement d'accidents automobiles. N'y a-t-il pas lieu de craindre que l'Etat, auréolé de droits souverains, ne décide dans son omnipotence que le droit commun ne lui est pas applicable? Déjà les Caisses d'assurances de l'Etat ne sont pas soumises à la législation sur le contrat d'assurances, protectrice des droits des assurés. (Article 1^{er} de la loi du 13 juillet 1930).

D'autre part est-ce rendre un service aux victimes en les obligeant à plaider contre l'Etat? N'oublions pas qu'il s'agit ici d'assurances de responsabilité, et que la responsabilité est presque toujours matière à discussion. Comment, par ailleurs, une Administration, préoccupée surtout de sa propre responsabilité, du contrôle de ses opérations et de la forme à observer, soucieuse aussi de ne pas créer de dangereux précédents, pourrait-elle engager des pourparlers transactionnels?

On ne saurait en effet se baser sur les résultats actuels de la Caisse Nationale d'Assurances en cas d'accidents pour en déduire qu'une augmentation du rôle de celle-ci, augmentation pouvant aller, avec l'institution d'un monopole, jusqu'à en faire le seul organisme administratif de règlement des accidents d'automobiles, se ferait sans inconvénient ni danger. Son activité est actuellement limitée presque exclusivement aux Accidents du Travail et pour les seuls cas d'Invalidité. Qu'advviendrait-il si elle se trouvait investie de la mission de pratiquer toutes les formes de l'assurance-accidents?

Déjà, lorsqu'il s'est agi d'étendre ses attributions actuelles à la gestion de l'Incapacité temporaire des Accidents du Travail, c'est-à-dire à un risque qui exige une surveillance de tous les instants, on a fait observer à juste titre que l'Administration n'était guère préparée à faire face aux nouvelles obligations dont elle prendrait la charge; et finalement ce projet a été abandonné.

La situation deviendrait beaucoup plus sérieuse si la Caisse Nationale d'Assurances ou un Office similaire était admis à délivrer des contrats de Responsabilité Civile, des Assurances d'automobiles : d'où la nécessité pour elle, comme pour les assureurs actuels d'ailleurs, de déjouer les fraudes, les simulations ou les exagérations de dommages, de constater la matérialité de l'accident, discuter et fixer les responsabilités. Besogne autrement plus délicate et plus compliquée en droit commun que dans la matière de la responsabilité obligatoire et de la réparation forfaitaire de la législation des Accidents du Travail !

Si cette situation devait amener un alourdissement des primes, si même plus généralement la gestion étatiste venait à prendre un caractère fiscal, il serait à craindre que ce mouvement eût la plus fâcheuse répercussion sur la réparation des accidents, les réclamations des victimes étant examinées avec une sévérité croissante par une Administration soucieuse avant tout d'équilibrer son budget. Nous ne voulons pas affirmer qu'un monopole d'Etat doit être nécessairement fiscal, il nous suffit de dénoncer cette tendance pour en signaler le danger : du moment où l'Assurance deviendrait fiscale, la condition de ses créanciers, c'est-à-dire des victimes d'accidents, ne tarderait pas à en subir défavorablement le contre-coup.

SECTION III. — LE LIBERALISME ECONOMIQUE ET L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Même dépouillés de toute arrière-pensée politique, les projets d'assurance obligatoire n'ont pas davantage trouvé grâce devant une opinion pour laquelle la liberté constitue le plus grand des biens. Il n'est personne, nous imaginons, qui se refusera à souscrire à une formule aussi généreuse. Mais la liberté ne peut pas être intégralement respectée dans l'organisation des rapports humains et elle n'a jamais été intégralement respectée du jour où l'homme a vécu en société.

De plus, il est puéril de raisonner sur ce que les hommes devraient être, il faut tenir compte de ce qu'ils sont, et la difficulté naît aussitôt.

Certes, rien de mieux lorsque c'est par un acte de volonté réfléchi que l'automobiliste contracte l'assurance, que c'est par un libre choix qu'il fixe le montant de ses garanties : il marque ainsi la connaissance et le souci de sa responsabilité. Malheureusement ce sens moral, ce sens social, pouvons-nous dire également, fait totalement défaut chez certains contre l'incurie desquels la collectivité est appelée, par une réaction toute naturelle d'autodéfense, à prendre des mesures coercitives.

Sans doute l'obligation peut servir la socialisation par des voies déterminées. Mais, à notre sentiment, il serait excessif d'accrocher à cette idée une notion quelconque de socialisme, comme ce serait faire preuve d'une information sommaire que de voir systématiquement l'emprise ou même tout simplement l'empreinte socialiste dans toute intervention de l'Etat. Pour ce qui nous concerne en propre ici, l'idée de l'assurance obligatoire ressortit à un domaine qui n'est ni celui de l'économie libérale ou capitaliste, ni celui du socialisme ou d'un « dirigisme » avoisinant : nous entendons demeurer strictement sur le plan social particulier que nous avons défini dès les premières lignes de notre Etude. Or de ce point de vue trop nombreuses encore sont les victimes d'accidents corporels dus à l'automobile qui, faute d'une assurance valable et suffisante, ne peuvent recevoir indemnisation lorsque l'auteur est totalement ou partiellement insolvable. Telle est précisément la situation à laquelle il s'agit de porter remède. Demander l'assurance obligatoire, c'est parfaire l'assurance dans celle de ses faces qui protège la victime. Il n'y a là rien qui soit assimilable à l'intervention du Législateur dans les rapports de droit contractuel privé, car l'assurance est une institution qui, pour être complète, doit profiter à la victime, et la question est de savoir si elle doit, pour remplir cette fonction, être rendue obligatoire par la loi et suivant quelles modalités.

Assurément c'est une thèse facile que de démontrer l'antonomie qui ressort de l'assemblage, plutôt insolite, de ces deux mots : assurance obligatoire. L'assurance n'est-elle pas, précisément parce qu'elle est un acte de prévoyance spontanée, la manifestation de l'individualisme le plus éclairé, le plus altruiste aussi ? Et voilà que l'on veut par l'idée de contrainte

enlever à la notion d'assurance cet attribut de liberté qui en est le complément essentiel et qui en constitue le meilleur, au risque de faire sortir d'une idée de progrès un instrument de démoralisation!

Nous ne saurions méconnaître que la valeur morale de l'assurance soit appelée à diminuer dans une certaine mesure dès le moment où la contrainte de la loi se substituera à l'initiative privée, au même titre que lorsque l'Etat fixe le prix de marchandises, la notion même du contrat s'infléchit dans l'ordre commercial, même si la taxation respecte la vraie valeur de ces marchandises.

Mais les partisans les plus convaincus de la liberté économique, les adversaires les plus résolus de l'étatisme — certains d'entre eux d'ailleurs n'hésitent pas à recourir à l'intervention de l'Etat pour la protection de leur industrie, sinon même pour obtenir de lui des privilèges variés — ne peuvent sous-estimer la valeur de l'idée-force qui est contenue dans la notion même de l'obligation légale. Ce n'est pas faire l'apologie de la doctrine de la force créatrice d'ordre et de progrès, de la force qui précède le droit et le crée, que de rappeler le rôle qu'elle a joué dans le développement des Sociétés humaines. Il n'est peut-être donc pas téméraire de penser que de l'assurance obligatoire est susceptible de sortir un mouvement vers l'assurance spontanée pour les autres branches.

SECTION IV. — DEVOIR MORAL

TRANSFORME EN OBLIGATION, CELLE-CI DIRIGÉE VERS UNE CONCEPTION D'ASSISTANCE SOCIALE

En tout cas, et en l'état actuel d'une jurisprudence sanctionnée par l'opinion publique qui estime équitable de laisser à la charge de l'automobiliste le risque social créé par lui, sauf preuve positive et fort rigoureuse d'une circonstance exonératoire, ce principe emporte logiquement un corollaire : qui crée un risque doit obvier à ce risque; qui expose autrui à des accidents doit se mettre en mesure d'en réparer les conséquences. Il existe donc un véritable devoir, qui se confond

d'ailleurs avec son propre intérêt, pour celui qui soumet les tiers à la menace des risques inhérents à l'usage d'un véhicule automobile, à s'assurer ou mieux à assurer ces tiers contre toute éventualité d'accident. Devoir qui, sous certains aspects, peut être rapproché sur le plan social de l'obligation naturelle de notre droit civil dans le domaine moral.

Comme l'a écrit M. Ripert, l'obligation naturelle « est un devoir moral qui monte à la vie civile » (5). De même, ici, et en raison de la réaction incessante exercée par la morale sur le droit, il est possible de concevoir que tel devoir moral d'aujourd'hui se mue demain en lien de droit et revête un caractère obligatoire : cette substitution dépendra elle-même de l'évolution de la conscience juridique populaire. C'est ainsi que l'assurance volontaire, pour autant qu'elle constitue et dans la mesure où elle représente l'acquittement d'un devoir moral, se transformera en obligation légale suivant que le critère social du moment exigera de lui appliquer la coercition de la loi.

§ 1. — UN PRÉCÉDENT DANS LE MODE D'ÉVOLUTION
DES ALLOCATIONS FAMILIALES FINALEMENT INCORPORÉES
À LA LÉGISLATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL.

La législation des accidents du travail nous fournit un exemple très démonstratif de cette évolution de la prévoyance libre individuelle et conçue sous le signe de la charité vers l'obligation légale réglementée.

1. Longtemps la situation des familles ouvrières a pu être considérée comme à peu près équivalente, en sorte que des salaires semblables correspondaient à des charges sensiblement égales.

Mais au cours de la guerre une rupture d'équilibre vint à se produire au préjudice des familles nombreuses par suite du renchérissement général des prix et de l'accroissement du coût de la vie, de sorte qu'il parut nécessaire à certains employeurs d'octroyer aux chefs de famille nombreuse une rémunération

(5) G. RIPERT. — *La règle morale dans les obligations civiles*, n° 192.

supplémentaire spéciale indépendante du travail fourni et établie en fonction des charges de famille. De là est né, ainsi qu'on l'a appelé à l'origine, le « sursalaire familial ».

A vrai dire la question des « allocations familiales » est issue de la guerre dans des conditions un peu différentes. L'augmentation du prix de la vie, qui commença à se manifester à partir de 1915, causa dans le monde ouvrier un grave mécontentement; sur ces réclamations on institua des « primes de cherté de vie ». Au lieu d'élever purement et simplement les salaires, l'Etat, pour ses fonctionnaires comme pour les ouvriers militarisés, décida d'ajouter aux échelles de salaires des suppléments différenciés du salaire proprement dit et destinés à varier en augmentant ou en diminuant avec les conditions de l'existence matérielle.

Mais le régime des primes de vie chère ne tarda pas à apparaître trop rigide. Si le « sursalaire » répondait approximativement aux besoins des célibataires et des ménages sans enfants, il laissait dans la détresse ceux qui avaient des charges de famille. Il parut donc juste d'allouer aux salariés des suppléments de paye variant avec l'importance des charges de famille.

Les allocations pour charges de famille peuvent donc être considérées comme des primes de vie chère évoluées, perfectionnées et adaptées à la situation économique de notre temps.

L'honneur de l'institution revient à un groupe d'industriels de la région de Grenoble qui décidèrent, vers la fin de 1916, d'allouer des primes de vie chère suivant le nombre d'enfants.

Mais les promoteurs de l'expérience ne tardèrent pas à s'apercevoir du danger que présentait cette organisation rudimentaire des indemnités familiales. On pouvait craindre que certains patrons ne s'efforçassent de recruter leur main-d'œuvre parmi les célibataires ou les ouvriers chargés de peu de famille et d'écarter les pères de familles nombreuses. On eut alors l'idée heureuse de supprimer l'intérêt d'un tel calcul en créant entre les employeurs une sorte d'assurance mutuelle contre les risques d'inégalité dans les charges de famille de leur personnel. L'institution fut appelée « Caisse de Compensation des indemnités et allocations de famille ». Les charges afférentes à ce régime sont supportées non plus par chaque

établissement, mais par la Caisse elle-même à laquelle les patrons adhérents versent une cotisation proportionnelle aux salaires de l'ensemble de leur personnel ouvrier.

Sous la forme adoptée, les allocations familiales et les Caisses de Compensation revêtent un caractère éminemment social que souligne un ensemble de visites à domicile, de mesures d'hygiène, etc... Les Caisses de Compensation après avoir établi un statut qui sauvegarde d'une façon matérielle les droits de la famille nombreuse, n'ont pas tardé à étendre considérablement leur action et à en faire le pivot d'une œuvre remarquable de protection de la famille.

2. Quel sera le sort des allocations familiales en cas d'accident du travail? Font-elles partie du salaire et doivent-elles entrer en ligne de compte dans le calcul des indemnités allouées à la victime par la loi du 9 avril 1898?

Cette question a fait l'objet de décisions contradictoires parmi les Cours d'Appel et les Tribunaux et, comme il était naturel de le prévoir, la jurisprudence a tenu le plus grand compte, pour la résoudre, des circonstances ci-dessus rappelées qui ont donné naissance à l'institution des allocations familiales.

Elles sont, a-t-on dit, accordées dans un but humanitaire pour des considérations d'ordre social et économique étrangères au travail, pour aider l'ouvrier à faire face à une hausse momentanée du prix des choses nécessaires à sa subsistance. Elles ne sont pas proportionnées à un surcroît d'attention, d'habileté, de fatigue. Elles ont un caractère temporaire, précaire. Appelées à disparaître en même temps que les circonstances économiques exceptionnelles d'où elles sont nées, elles ne peuvent avoir sur le montant de la rente à allouer un effet définitif et irrévocable. Pour toutes ces raisons, les allocations familiales et autres indemnités de même nature ont été exclues du salaire de base.

L'argument n'est pas sans réplique. Le salaire s'établit, en effet, d'après deux facteurs : le travail et les besoins de l'ouvrier. S'il est fonction du travail, il l'est aussi du coût de la vie puisqu'il doit permettre à l'ouvrier de se procurer ce qui est nécessaire à sa subsistance. Il ne faut pas s'attacher

au mot « salaire ». Il faut comprendre que tout ce que touche l'ouvrier en échange du travail qu'il consent, constitue le salaire. Il est d'ailleurs dangereux de distinguer entre le salaire proprement dit, celui qui correspond à la valeur économique du travail fourni, et d'autre part l'allocation pour charges de famille car il suffirait de remplacer le mot « salaire » par le mot « allocation » (allocations de loyer, de chauffage, de vie chère, de frais de transport, etc...) pour réduire à sa plus simple expression la base de calcul des indemnités légales. Aussi de nombreux jugements et arrêts ont-ils décidé que les allocations qui, sous une dénomination quelconque, ont pour but d'augmenter un gain que les circonstances économiques ont rendu insuffisant, constituent un salaire, bien qu'elles ne correspondent pas à un supplément de travail, et c'est le cas des indemnités de vie chère et des charges de famille.

La jurisprudence s'est prononcée pour ou contre l'incorporation des allocations familiales dans le salaire ouvrier selon sa conception particulière de ce salaire. Tantôt elle n'a retenu que le « salaire économique » déterminé par la loi de l'offre et de la demande, et proportionnel à l'effort fourni. Tantôt elle s'est davantage attachée à ce que nous avons appelé le « salaire vital », lequel est personnel et comporte une majoration en faveur des chefs de famille nombreuse. Dans le premier cas, les allocations familiales n'ont pas été considérées comme destinées à devenir la propriété personnelle de l'ouvrier puisqu'elles lui étaient seulement conférées pour être employées à l'entretien de ses enfants, et ne sont pas la contrepartie de son travail. Dans la seconde conception, la jurisprudence a incorporé les allocations familiales dans le salaire en décidant qu'elles n'avaient pas le caractère de charité ni ne constituaient une pure libéralité, c'est-à-dire une libéralité entière, définitive, ne pouvant être réduite ni supprimée, parce qu'elles étaient prévues, soit d'une façon expresse, soit d'une façon tacite, dans le contrat de louage d'ouvrage ou promises par un règlement d'atelier.

3. Les dirigeants des Caisses de Compensation, véritables mutuelles constituées entre employeurs afin de répartir entre

eux la charge des allocations familiales qu'ils entendaient donner à leurs ouvriers et pour permettre d'embaucher ceux-ci sans préoccupation de leurs charges de famille, ont lutté désespérément pour conserver à l'institution son but philanthropique, pour la maintenir dans le cadre de ces mesures sociales bénévoles adoptées par « le bon patron » pour introduire dans les rapports du capital et du travail un élément de justice que le seul jeu des lois économiques est impuissant à assurer.

Or la loi du 11 mars 1932, modifiant les Titres III et V du Livre premier du Code du Travail et l'article 2101 du Code civil, est venue rendre les allocations familiales obligatoires, le chef d'entreprise étant tenu de s'affilier à une Caisse de compensation ou à toute autre institution similaire agréée par le Ministre du Travail et constituée entre employeurs en vue de répartir entre eux les charges résultant des dites allocations.

Voilà comment sous l'influence de circonstances économiques nouvelles une initiative privée, contenant à l'origine une certaine part d'altruisme, s'est muée en une obligation positive finalement incorporée à la législation des accidents du travail dont l'esprit n'a cessé de se pénétrer davantage d'assurance sociale.

§ 2. — FONDEMENT DU DEVOIR SOCIAL D'ASSURANCE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE AUTOMOBILE.

La même tendance à reporter sur la communauté la charge de la vie humaine et de tous les risques qu'elle comporte, a été constatée pour les accidents d'automobile.

1. Selon M. Ripert, le facteur politique est prépondérant : « la démocratie ne peut admettre une organisation économique qui sépare dans l'exploitation les bénéfices et les risques. Elle répudie la règle du Code civil qui fonde la responsabilité civile sur la faute commise; elle demande qu'il ne soit plus question de responsabilité, mais de réparation. Si elle ne trouve pas une personne à qui elle puisse faire suppor-

ter les risques, elle en arrive à demander que la collectivité les prenne à sa charge » (6).

2. Il semblera peut-être excessif de mettre l'évolution qui s'est produite dans les esprits sur le compte d'une action politique poursuivant une œuvre de nivellement et attachée à déplacer le risque pour protéger la faiblesse et accabler la richesse.

Sans méconnaître aucunement l'importance du facteur politique ni l'influence de l'esprit démocratique sur le droit moderne, il est permis de penser que la forme de notre civilisation matérielle qui s'accroît mécaniquement en exigeant comme rançon le sacrifice de plus en plus considérable de vies humaines et de mutilations corporelles, n'est pas étrangère au sentiment d'insécurité qui obsède chaque citoyen et qui, dans la cité moderne, l'incline à rechercher une protection collective de la même manière que sur le plan international les nations elles-mêmes s'efforcent de trouver leur sauvegarde commune dans une organisation d'assistance mutuelle. L'individu s'est donc tourné vers l'Etat. Il lui a tout d'abord demandé d'obliger celui qui, comme le détenteur d'automobile, introduit dans la vie sociale un élément de trouble ou une cause d'accident à réparer le dommage causé par son activité nocive, sans qu'il soit nécessaire d'examiner intrinsèquement au préalable le fait même de l'homme, d'analyser sa conduite, et de rechercher s'il est vraiment à l'abri de toute faute, ou de toute négligence. La victime s'est ensuite placée sous la garantie de la communauté sociale pour récupérer en toute sécurité sa créance d'indemnité (7).

3. Mais si notre conscience juridique estime qu'il serait contraire à l'équité de laisser un dommage immérité sans

(6) RIPERT. — *Le régime démocratique et le droit civil moderne*, p. 328.

(7) « Avec l'extension du machinisme, l'homme est exposé à des événements qui ne lui permettent pas de faire face personnellement aux conséquences matérielles des accidents. La garantie du risque est devenue en conséquence une impérieuse nécessité que personne ne pourrait contester. Bien des millions formés pour la plupart par de petites économies, par de petites contributions, ont été ensuite distribués là où il y avait nécessité pour calmer des détresses matérielles à la suite d'un accident », Hans Rohrer, Lucerne (*Rev. Générale Suisse d'Assurances*, juin 1935, Berne).

réparation, elle ne serait pas davantage satisfaite si le fardeau devait en être trop lourd pour la personne appelée à subir cette charge. Elle juge désirable que le risque soit réparti de telle façon que le poids en demeure supportable pour chacun. Plus la répartition se fera entre un nombre considérable de personnes, moins l'obligation de réparer sera ressentie. Or l'assurance constitue, à l'instar de l'impôt, mais sans soulever la même hostilité ni les mêmes protestations, un excellent moyen de répartition, puisque l'assureur réalise une véritable société mutuelle de compensation.

Il est donc possible, d'un point de vue purement technique, que la nécessité vienne à s'imposer selon la pratique du moment de généraliser l'assurance en la rendant obligatoire, si un trop grand nombre continue de se soustraire à un devoir moral d'ordre social.

Dans ce système où sous couleur de responsabilité il ne s'agit plus que de déplacer le risque de la tête de la victime sur l'ensemble du groupement — la collectivité automobile en l'occurrence — et de le réparer sur le fonds commun centralisé entre les mains de l'organisme d'assurance répartiteur des risques, il n'est plus question de rechercher les causes de cette responsabilité, mais de déterminer à quel signe l'on pourra reconnaître la personne qui devra supporter la charge de la réparation ou plutôt, dans la conception de l'assurance obligatoire, celle de la cotisation correspondante.

Or, de même qu'il répugne au législateur moderne d'édicter ou de retenir une responsabilité que l'assurance ne puisse couvrir identiquement, l'obligation en pèsera sur la personne qui apparaîtra économiquement la plus apte à contracter l'assurance appropriée et à en supporter la charge : les règles posées par la jurisprudence sur la détermination du « gardien » n'auraient pas en réalité d'autre signification.

4. Nous arrivons ainsi bien près du domaine de l'assurance sociale qui, comme chacun sait, s'inspire d'une pensée de solidarité. En effet, alors que l'assurance privée constitue un acte de prévoyance individuelle, l'assurance-responsabilité, telle qu'elle est conçue dans un système de répartition, constitue une mesure de sécurité à la fois individuelle et sociale,

Cet état d'esprit se manifeste dans les effets que la jurisprudence fait produire au contrat d'assurance à l'égard de la victime qui, cependant, n'y a pas été partie.

N'est pas moins caractéristique l'obligation imposée par la jurisprudence à l'automobiliste de réparer les accidents dont les causes n'ont pu être élucidées, si toutefois il est établi que la victime a été heurtée par le véhicule, condition suffisante pour l'ouverture de son droit à indemnité, sans qu'il lui soit en outre nécessaire d'articuler une faute quelconque à l'encontre du détenteur.

Ne peut-on point également parler de législation sociale pour bien montrer qu'elle est en opposition avec l'individualisme du Code civil, avec le principe de la liberté contractuelle, quand l'assureur est considéré comme remplissant une fonction sociale et que le contrat d'assurance, dans l'ordre législatif nouveau, est aménagé pour répondre à une utilité économique et sociale déterminée? Quand de son côté le juge n'est plus tenu de respecter en tout état de cause la convention des parties, mais doit la mettre en harmonie avec les exigences de la puissance publique, exigences qui se manifestent par l'interdiction aux parties contractantes de certaines dispositions qui sont réputées antisociales? Quand le droit individuel est ainsi dominé par l'intérêt collectif? Quand enfin la responsabilité se trouve beaucoup plus orientée vers la réparation que vers la prévention par voie répressive?

La matière est riche en comparaisons de ce genre, surtout lorsque l'assurance-responsabilité est rendue obligatoire par la loi. Mais il convient, malgré de nombreux points de contact communs, de se garder de conclure à l'assimilation complète de l'assurance responsabilité civile automobile avec l'assurance sociale. Un retour à la législation des accidents du travail rendra plus sensible la différence irréductible qui sépare les deux questions.

La loi française du 9 avril 1898 — du moins dans sa conception initiale, car de nombreuses lois sont venues plus tard en transformer profondément la physionomie en la « socialisant » toujours davantage — n'est pas une loi d'assurance, et encore moins d'assurance collective. Sans doute elle

crée, par l'intermédiaire d'un Fonds de Garantie, une certaine solidarité financière entre les chefs d'entreprise assujettis. Mais que l'on ne s'y trompe pas, il ne s'agit là que d'une garantie d'ordre économique, car la responsabilité individuelle de chaque patron, libre de s'assurer ou de ne pas s'assurer, demeure entière vis-à-vis de ses ouvriers ou employés.

Au contraire la législation allemande des accidents du travail qui a été l'initiatrice de toutes les lois européennes et particulièrement de la nôtre, est conçue sur le plan d'une assurance sociale. Elle crée pour tous les patrons d'une même profession l'obligation d'assurer mutuellement les accidents de leurs entreprises. La réparation des accidents n'est pas une charge individuelle des employeurs chez lesquels ils se sont produits, mais une charge collective répartie sur l'ensemble des patrons de la corporation. Et la responsabilité propre de l'employeur qui n'est plus tenu que du paiement de sa quote-part dans les dépenses collectives, se trouve absorbée par celle de la Corporation, seule débitrice des indemnités. On peut donc parler là vraiment d'assurance sociale dont le critérium le plus sûr repose à notre sentiment sur l'exclusion de la responsabilité individuelle de l'assujetti au regard du bénéficiaire, l'obligation de réparer les suites dommageables d'un accident étant compensée par celle de s'assurer et de payer une prime. Dans un tel système, les notions de responsabilité et d'assurance dont nous avons observé les rapports fréquents ont fini dans le dernier stade de cette évolution synchronique de fusionner et de se confondre. Nous constaterons prochainement, à l'occasion de notre revue des principales législations étrangères, un développement similaire en matière d'assurance automobile.

SECTION V

ASSURANCE OBLIGATOIRE ET ASSURANCE ILLIMITEE

De l'assurance obligatoire, il faut rapprocher l'assurance illimitée : il est assez logique, en effet, de conclure à la néces-

sité de la seconde pour que la première puisse remplir convenablement sa fonction.

L'assurance illimitée est d'ailleurs dans la ligne de la conception qui voit dans la responsabilité des accidents d'automobile principalement un risque social, risque dont les conséquences peuvent être amplifiées à l'infini lorsque la réparation du dommage n'est plus aussi étroitement rattachée à l'idée de faute. La jurisprudence n'a-t-elle pas tendance à prendre en considération des préjudices de moins en moins directs? Et à additionner l'une à l'autre deux responsabilités contraires, au lieu de les compenser l'une par l'autre même lorsque des fautes caractérisées peuvent être établies contre chacun des conducteurs? Devant cette évolution des responsabilités, l'automobiliste n'est que trop fondé à craindre d'incalculables et imprévisibles dangers pécuniaires. Aussi la pratique récente des polices d'assurance illimitée a-t-elle immédiatement recueilli la faveur du public assurable, car elle répond à un besoin psychologique certain : celui de la tranquillité morale.

D'autre part, et du côté de la victime, il est non moins logique que l'assurance puisse lui apporter une sécurité absolue pour la récupération de sa créance, quel qu'en soit le montant. Du reste, l'obligation de s'assurer imposée à l'automobiliste l'autorise à compter sur une pleine et absolue garantie, même si celle qui lui est imposée en faveur des tiers est limitée à un montant déterminé.

Mais l'assurance de responsabilité civile illimitée est-elle techniquement réalisable?

Certains en ont douté, car aucun assureur, si puissant soit-il, ne peut prétendre à l'avance qu'il pourra exécuter un engagement indéfini dans son quantum. Au surplus, et puisque la responsabilité de l'automobiliste est aujourd'hui devenue pour ainsi dire professionnelle du fait de la jurisprudence récente qui a créé un risque social nouveau, il est indispensable que cette responsabilité soit limitée par la loi qui en fixera le montant forfaitaire, si l'on veut qu'elle puisse être supportée par les assujettis sans répercussion funeste sur l'industrie de l'automobile (8).

(8) P. SUMIEN. — D. H., 1934, Chr., p. 29.

Certes, l'hypothèse d'un sinistre capable d'effondrer à lui seul tout le pouvoir de règlement d'une société d'assurance est loin d'être illusoire, et nulle société d'assurance, sorte de gérant fiduciaire de ses assurés, ne doit pas raisonnablement s'exposer à rendre inexécutables ses obligations vis-à-vis de toute sa clientèle par suite des conséquences de son engagement sur un seul risque. Mais la technique de la réassurance est venue solutionner la difficulté en diluant le risque entre un très grand nombre de compagnies.

Cette méthode de sagesse qui consiste à décomposer des risques catastrophiques dont la gravité n'est pas encore suffisamment connue, et à ne laisser subsister que des risques fractionnels d'un ordre de grandeur modeste, tous comparables entre eux, susceptibles d'entrer à égalité dans les calculs d'un très grand nombre de compagnies, ce mécanisme a permis à l'assurance d'opposer une résistance sérieuse à une crise qui n'a pas épargné toutes les autres industries. Grâce à sa technique, elle a pu se soustraire à ce mouvement généralisé qui a emporté aveuglément toutes les entreprises vers une extension grandiose de leur capital et de leurs réserves, et éviter ainsi les graves périls de la concentration économique. Par ailleurs, l'assurance à l'étranger, du fait même de la réassurance à laquelle elle est, par sa nature, obligée de faire appel par un échange réciproque d'affaires, lui confère un certain caractère international propre qui la distingue des autres industries et qui la rend peu apte à s'adapter à un régime d'économie fermée.

L'assurance s'est donc parfaitement adaptée à la notion du risque social qui s'est largement développée au cours de ces dernières années dans le domaine des accidents d'automobile. Lorsque la loi ou la jurisprudence fait reposer l'obligation de réparation d'un dommage sur le fondement d'un risque social, il est nécessaire que celui sur qui pèse cette obligation puisse se couvrir par l'assurance. La mentalité du juge est d'ailleurs telle qu'il tient compte des dommages dans la mesure où il estime qu'il était raisonnable pour l'automobiliste de les couvrir par une assurance. Donc, avec la notion du risque social, la responsabilité doit pouvoir être assurée sans limite comme l'est également le risque.

Il faut considérer toutefois que ce développement inattendu de l'assurance est de nature à entraîner par réaction un accroissement de la charge des dommages-intérêts, et peut-être en recevra-t-elle, par voie d'incidence, le contre-coup lorsqu'à son tour l'automobiliste ne pourra plus supporter le fardeau accru des primes nécessaires pour faire face à des condamnations de plus en plus lourdes.

CHAPITRE II

Le principe général du fonds de garantie.

Le problème qui préoccupe les esprits consiste donc à sauvegarder les droits du tiers lésé si l'auteur de l'accident n'est pas assuré ou est mal ou insuffisamment assuré, et ne peut réparer lui-même ou faire réparer par un assureur solvable le préjudice causé. L'assurance obligatoire permettrait alors, dans la thèse de ses partisans, de fournir aux victimes d'accidents d'automobile la garantie d'indemnisation qui doit à juste titre leur être accordée en toute hypothèse.

Il est cependant plusieurs cas dans lesquels ce but ne sera pas atteint par l'assurance obligatoire : si certains propriétaires de véhicules, au demeurant insolvables, transgressent la loi ; si l'assurance qui a été contractée par ces mêmes insolvable est de mauvaise qualité, quand pour une raison quelconque elle ne remplit pas son rôle normal de sécurité, si enfin l'auteur de l'accident a pris la fuite ou est inconnu.

Il a été également parlé de « refusés », c'est-à-dire de ces mauvais conducteurs qui ne pourraient, dit-on, dans un régime où les compagnies auraient conservé liberté absolue de repousser toute proposition émanant d'un indésirable, trouver assureur. Crainte chimérique, à notre sentiment, car la concurrence sur le marché de l'assurance est telle que l'automobiliste réprouvé se sera certainement vu retirer son brevet de conduire avant qu'il ait définitivement perdu tout espoir d'obtenir d'une quelconque société une garantie suffisante.

Ajoutons toutefois, si l'on veut, le cas d'accident causé par

le voleur d'automobile, mais il rentre en réalité dans celui des accidents anonymes.

Pour ces diverses hypothèses où la victime reste privée de toute indemnisation, il est permis d'envisager la création d'un fonds de garantie analogue à celui qui fonctionne pour les accidents du travail en application de l'art. 25 de la loi du 9 avril 1898; la discussion ne portera sérieusement que sur les modalités de fonctionnement de cette institution.

SECTION I. — QUELS SERONT LES BENEFICIAIRES DU FONDS DE GARANTIE?

1. Il serait excessif, nous semble-t-il, d'étendre la protection légale à tout accident de la route, quel qu'il soit, et par le simple fait qu'il aurait été causé par une voiture automobile, la victime créancière d'indemnité jouissant d'un privilège à l'encontre du Fonds de Garantie au même titre que le salarié blessé au cours de son travail. Une exception doit être faite pour les personnes transportées à titre gracieux ou à titre onéreux.

Pour les premières, il est inexact de parler de risque automobile : il s'agit au contraire d'un mode de locomotion dont elles ont pleinement accepté à l'avance tous les aléas et auquel elles se sont exposées bénévolement. Qu'elles exigent de leur transporteur toute la prudence et l'habileté que l'art. 1382 requiert de tout homme dans l'exercice de son activité à peine de répondre de ses fautes, même légères, c'est un droit qui ne leur est pas contesté; mais il n'apparaît aucune raison de les faire bénéficier d'une sollicitude particulière. Nous savons que la jurisprudence a matérialisé la notion de risque social dans la présomption de responsabilité qu'elle a tirée de l'art. 1384. Or, cet article, a déclaré la Cour de Cassation, n'a pas été écrit pour ceux qui participent à l'usage de la chose, ils restent donc soumis au régime du droit commun, du moins à l'égard de leur transporteur puisqu'avec lui ils retirent avantages et profits de la circulation automobile.

Il en va différemment dans le cas de collision de deux voi-

tures : les occupants de chacune d'elles ont une action basée sur l'art. 1384 contre le conducteur de l'autre, et le Fonds de garantie doit leur être accessible.

2. Si le transport est effectué à titre onéreux, le voiturier est tenu de conduire le voyageur sain et sauf à destination. Mais, par définition même, tout risque de caractère social est étranger à la matière des contrats, et l'inexécution de l'obligation de sécurité incluse dans le contrat de transport ne peut être ressentie et supportée par d'autre que la partie qui l'a stipulée à son profit et aussi à ses risques et périls. C'est affaire pure de droit privé.

Observons d'ailleurs que si dans les deux cas précités les intéressés ne trouvent pas suffisante la protection de l'art. 1382 et de l'art. 1147 ou plutôt ont des raisons particulières de douter de leur efficacité pratique, il leur est loisible de contracter une assurance individuelle contre les accidents de circulation.

3. Par contre, il nous semble que l'on doive élargir le problème de la répartition équitable du risque social inhérent à l'ensemble des conditions nouvelles de la circulation moderne vis-à-vis de celui même qui sera taxé le premier. Ne serait-il pas injuste d'obliger l'automobiliste à pourvoir à la constitution d'un Fonds de Garantie destiné à assurer en tout état de cause aux victimes des accidents de la route une équitable réparation pécuniaire, si la loi ne lui accorde pas la même sécurité pour lui-même et pour les siens? Il n'est pas seul, en effet, à occuper la voie publique, et il serait excessif de lui imputer tous les accidents, alors qu'il est lui-même souvent victime de l'imprudence des autres usagers : d'un piéton ou d'un cycliste non attentionné, d'un conducteur de voiture agricole non éclairée ou du gardien négligent d'un troupeau, et parmi eux il existe également des gens tout à fait incapables de répondre pécuniairement de leurs fautes. La loi restera-t-elle indifférente devant une telle situation?

4. Il sera également permis d'envisager l'exercice d'un recours contre le Fonds de Garantie au profit de l'automobi-

liste qui, obligé en vertu de la condamnation solidaire prononcée contre lui de régler de ses deniers personnels la totalité des dommages-intérêts alloués, se voit contraint de supporter sans appel les conséquences de la faute d'un coauteur insolvable; il se présentera dans ce recours comme subrogé à dûe concurrence aux droits de la victime.

S'il est assuré, le même droit sera reconnu à sa compagnie; car l'assureur n'est en réalité qu'un intermédiaire qui groupe le plus grand nombre possible d'adhérents, centralise leurs versements pour s'en servir au paiement des sinistres. Il compense les risques, prenant les primes des non-sinistrés pour payer les sinistrés; ainsi s'établit une mutualité forcée entre tous les participants, mutualité qui, pour être plus ou moins apparente, plus ou moins accentuée, suivant la forme des sociétés qui la pratiquent, n'en existe pas moins partout où il y a assurance. Or l'assuré qui apporte sa cotisation au Fonds commun n'entend aucunement couvrir la responsabilité d'un tiers, mais au contraire exclusivement la sienne propre : la société gérante de ce Fonds, qui généralement d'ailleurs dans le calcul de l'établissement des primes a tenu compte du produit éventuel des recours appartenant à ses adhérents, sera elle-même admise à se retourner contre le Fonds de Garantie pour la quote-part qu'elle aura avancée en réalité pour son compte.

SECTION II. — DANS QUELLE MESURE POURRA-T-IL ÊTRE FAIT APPEL AU FONDS DE GARANTIE?

1. Si la victime d'un accident n'a commis aucune faute, il serait contraire à toute justice qu'elle reçut une indemnité inférieure au préjudice qui lui a été causé. La jurisprudence applique ce principe avec une rigueur que d'aucuns ont jugée excessive, rigueur purement arbitraire puisqu'il n'y a nulle part dans notre droit commun aucune tarification des dommages.

« Il est juste que l'indemnité soit large, dit M. Demogue, c'est le moyen qu'elle soit suffisante » (1). La loi danoise du

(1) DEMOGUE. — *Traité des Obligations*, t. IV, n° 512.

13 décembre 1927 dispose dans le même sens qu'en cas de doute les Tribunaux doivent accorder de larges dommages-intérêts plutôt que de s'exposer à ne pas accorder une réparation suffisante ».

« L'auteur du dommage est universellement honni. Il a la responsabilité de son acte nocif, il représente la force qui a causé le trouble et créé le préjudice. Peu importe qu'il paie plus que le dommage qu'il a véritablement causé : cela lui servira de punition et d'avertissement pour l'avenir. Une seule chose paraît essentielle : que la victime se déclare pleinement satisfaite.

« D'où viennent cette tendance à favoriser la victime et cette haine contre l'auteur du dommage? C'est d'abord le mot même de responsabilité délictuelle qui détermine de tels sentiments. Ce mot appelle celui de délinquant, voire même de criminel. L'auteur du dommage apparaît comme un être néfaste qui, par sa faute, a nui à une innocente victime qui n'a eu d'autre tort que de s'être trouvée là au moment du délit » (2).

Peut-être faut-il voir une survivance, un reflet de l'atavique conception de la peine privée, dans cette tendance qui pousse à admettre la possibilité d'une réparation supérieure au préjudice, au motif qu'il ne faut pas hésiter entre l'auteur et la victime.

Cet état d'esprit, qui tient à ce qu'il reste en toute circonstance dans la responsabilité civile un élément pénal dont le juge ne parvient pas à se débarrasser complètement, constitue un véritable anachronisme lorsque la notion de faute s'estompe ou s'obscurcit et que l'on invite l'auteur du dommage à le réparer, non pas parce qu'il est coupable d'une activité fautive ou désordonnée, mais uniquement parce qu'il a créé un risque en mettant en circulation une chose dangereuse et que ce risque est devenu social par sa fréquence et sa gravité comme aussi par les conditions nouvelles de la vie économique où il s'intègre. Ici l'on parle plutôt de réparation que de responsabilité, et dans l'accident la part de l'automobiliste est souvent minime, sinon inexistante. Dès lors pour-

(2) Lucienne RIPERT. — *La réparation du préjudice dans la responsabilité délictuelle*, p. 66.

quoi refuser toute influence à la fatalité et persister à penser que pour être suffisante l'indemnité doit être large, car ce ne serait plus la victime qui serait lésée, mais l'auteur du dommage.

2. Il serait donc essentiellement contraire à la nature même du risque social qui se trouve à la base de la création d'un Fonds de garantie destiné à suppléer en faveur de la victime à l'insolvabilité de l'auteur de l'accident, de faire servir cette Caisse à la couverture de condamnations excessives inspirées de considérations absolument étrangères au risque protégé. L'influence de l'idée de peine privée doit être absolument évincée, et l'appréciation du préjudice ramenée à la juste mesure que commande la nature de la responsabilité nouvelle à base de risque. Il convient d'autant mieux d'allier la modération de la réparation à l'application de cette responsabilité qu'elle joue automatiquement dès qu'il existe une relation de causalité, si légère soit-elle, entre le dommage et la chose inanimée par le fait de laquelle il s'est réalisé. Par la force des choses on se trouve conduit à limiter la réparation : aussi certaines législations étrangères n'imposent à l'automobiliste qu'une responsabilité réduite. Le projet établi en France par la Société d'Etudes Législatives reflète la même préoccupation, mais la réalisation en reste fort douteuse. Peut-être cependant pourrait-il être repris utilement et avec de meilleures chances lors de la discussion du Fonds de Garantie automobile.

3. Si l'ordre public réclame que la victime soit indemnisée, cette exigence n'est peut-être pas telle que réparation intégrale doive lui être allouée, car il est bien en d'autres matières des débiteurs insolvables.

Nous sommes en présence d'un risque social. Comment mieux définir, également du point de vue social, la juste indemnité due à la victime que par l'idée de capacité de travail. La société doit reconnaître à l'individu le droit de pouvoir vivre par son travail et prendre les mesures nécessaires pour lui assurer cette production capitale. Les victimes du risque automobile seront donc rétablies, au cas d'accidents rédui-

sant leur capacité de travail, dans une situation équivalente par la compensation d'une indemnité appropriée. Leur situation se rapprochera donc de celle des victimes d'accidents du travail.

La loi du 9 avril 1898 en créant le risque industriel avec réparation forfaitaire du préjudice éprouvé par l'ouvrier ne fait état, en effet, que de la diminution effective de salaire dont celui-ci pourrait avoir à souffrir. Ce n'est pas la lésion corporelle, en tant que telle, ni la mutilation qui comporte indemnisation. Il ne s'agit pas d'indemniser par elle-même la perte d'une parcelle du corps humain, ni de renter l'ouvrier pour toute atteinte physiologique ou anatomique, abstraction faite de ses conséquences pratiques sur le salaire. Le problème est économique : le texte et l'aménagement de la loi du 9 avril 1898 révèlent à l'évidence que les accidents qu'elle prévoit ne peuvent être la cause de la constitution d'une rente viagère que s'ils ont et dans la mesure où ils ont une répercussion sur les facultés ouvrières de la victime et entraînent par voie de conséquence un abaissement de son salaire normal. Aussi certaines décisions se refusent-elles à voir en quelque sorte un déchet économique ou social dans une simple déficience ou déformation physique qui n'a pas pour effet d'entraîner une véritable incapacité permanente de travail. (Cass. Req., 30 décembre 1930. Gaz. Pal., 28 février 1931 — Douai, 26 octobre 1931, Rec. Douai 1932, 8).

4. Ce sont les mêmes principes qui nous paraissent devoir s'appliquer au Fonds de Garantie Automobile si l'on ne veut pas que la gestion en soit trop onéreuse et que même la charge en devienne intolérable pour ceux qui devront l'alimenter de leurs deniers. La vie sociale implique des sacrifices individuels que le législateur peut dans certains cas s'efforcer d'atténuer en les répartissant de façon aussi juste et rationnelle que possible sur l'ensemble du corps social lui-même ou simplement sur une collectivité déterminée, mais qu'il ne saurait supprimer totalement. De son côté, la circulation automobile qui profite au plus haut degré à l'intérêt général, a des droits à faire valoir. Ici donc le Fonds de Garantie promettra aux victimes que, même si les causes de l'accident

sont inconnues, circonstance dans laquelle la jurisprudence applique la présomption de responsabilité de l'art. 1384, leur capacité de travail sera reconstituée, mais la sollicitude de la loi n'ira pas plus loin, elle s'arrêtera aux seuls accidents corporels graves qui affectent le droit essentiel reconnu à la victime de pouvoir assurer ses besoins et les besoins des siens par son travail.

5. Sera également exclu des réparations assumées par le Fonds de Garantie le préjudice moral qui ressortit juridiquement le mieux à la notion de peine privée ci-dessus esquissée, mais qui a d'autant moins sa place dans une législation ou dans une jurisprudence reposant sur la notion de risque social et où les dommages-intérêts ne doivent pas être faits pour apaiser le ressentiment du lésé ou assouvir en quelque sorte son désir de vengeance comme dans le droit antique qui s'humanisa lui-même le jour où le droit de vengeance ne s'exerça plus sur la personne, mais seulement sur le patrimoine.

Le préjudice moral est, en effet, un préjudice extra-patrimonial, « non économique » (3). Une analyse juridique raffinée a sans doute conduit à cette conception, qui n'est plus aujourd'hui sérieusement discutée, que la simple atteinte aux sentiments de l'âme, aux intérêts d'ordre intellectuel, constitue un dommage moral dont réparation est due. Mais outre que l'argent, malgré sa très grande plasticité, est impuissant à remettre dans le patrimoine moral, seul lésé, ce qui en a disparu, et ne peut jouer convenablement pour effacer une douleur sa fonction naturelle d'équivalent satisfactoire, le Fonds de Garantie ne s'attachera qu'à la réparation de cette partie du dommage qui présente un caractère vital pour l'individu, l'atteinte à sa productivité économique, de même d'ailleurs que les indemnités allouées par la loi du 9 avril 1898 ont un caractère alimentaire (limitation des personnes qui ont droit à une indemnité en cas de décès de la victime, conjoint, enfants de moins de 16 ans; ascendants à charge; paiement de l'indemnité sous forme de rente).

Il s'ensuit que, pour ramener aux limites forfaitairement

(3) LALOU. — *La Responsabilité civile*, 2^e édition, n° 61.

déterminées par la loi, les dommages-intérêts qui auront fait l'objet d'une condamnation judiciaire prononcée contre un insolvable, le Fonds de Garantie devra être nanti d'un droit de tierce opposition à la décision intervenue d'après les termes du droit commun. Ce sera peut-être le point de départ d'une jurisprudence nouvelle venant fort heureusement corriger les exagérations actuellement commises dans le calcul des dommages-intérêts.

SECTION III

COMMENT LE FONDS DE GARANTIE SERA ALIMENTÉ

La question de l'assurance obligatoire a été discutée très attentivement par le Conseil permanent de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France. Laissant de côté les Transports Publics pour lesquels a été approuvé le principe de l'obligation d'une assurance importante à une compagnie agréée, la Fédération s'est toujours prononcée contre l'assurance obligatoire étendue aux autres automobilistes. A ce projet elle oppose la création d'un Fonds de Garantie alimenté par une faible contribution de chaque automobiliste.

Il est assez curieux d'observer que les adversaires de l'Assurance Obligatoire y ont précisément recours pour alimenter le Fonds de garantie qu'ils prétendent lui substituer et qui n'est en réalité lui-même qu'un système particulier d'assurance des insolvable, système fonctionnant à la manière d'une Caisse Mutuelle de répartition des primes encaissées par voie de contrainte légale.

Donc accord parfait, malgré la contradiction que nous venons de relever, pour que tout possesseur de voiture automobile participe à l'alimentation du Fonds de Garantie; cette charge grèvera l'usage même du véhicule et constituera pour ainsi dire la rançon des avantages que cet usage comporte et en même temps la compensation du risque particulier qu'il crée pour les autres membres de la collectivité.

L'imposition de cette taxe qui pèsera exclusivement sur le détenteur de la carte grise s'harmonise pleinement avec le

système dégagé par la jurisprudence française; il s'accommoderait mal au contraire avec un régime de responsabilité fondé sur la faute subjective et où chacun ne doit être strictement recherché qu'à l'occasion de l'accident dont il est l'auteur ou le répondant, sans aucun appel possible à un concept général quelconque de solidarité sociale.

Seuls seront affranchis de cette taxe les véhicules appartenant à l'Etat, aux Départements, aux Communes et aux Etablissements Publics puisqu'elle serait en définitive perçue sous forme d'impôt sur les contribuables; du reste leur solvabilité ne doit pas être discutée et il n'y a pas lieu d'envisager l'intervention du Fonds de Garantie dans leur cas.

Nous aurons plus tard l'occasion de découvrir une seconde importante source de revenus pour le Fonds de Garantie quand nous étudierons la question de la répression pénale de l'accident.

CHAPITRE III

En droit positif, l'assurance déclarée obligatoire pour les entreprises de transports publics de voyageurs.

Le principe de l'assurance automobile obligatoire a reçu sa première application dans notre droit français à une époque tout à fait récente, à l'occasion des mesures d'ordre général prises pour la coordination des transports ferroviaires et routiers. Contrairement à ce que l'on pourrait inférer des discussions didactiques auxquelles le sujet a donné naissance depuis longtemps déjà, et dont nous avons esquissé les traits généraux, il n'a pas été légiféré d'une manière spéciale sur la question, de sorte qu'il n'est aucunement paradoxal d'affirmer que celle-ci demeure, encore à l'heure actuelle, entière. L'assurance n'a été en effet rendue obligatoire pour les entreprises de transports publics de voyageurs et de marchandises que pour un ensemble de raisons, qui seront examinées plus loin, parmi lesquelles le souci de protéger la victime ne tient peut-être pas la première place dans l'esprit du Législateur. Mais il est possible, en retour, que cette réglementation amorce une application progressive par paliers du principe de l'assurance de responsabilité civile obligatoire et finalement sa généralisation à toutes les formes quelconques du risque automobile.

SECTION I

ANTECEDENTS DE LA REGLEMENTATION ACTUELLE DE L'ASSURANCE DES TRANSPORTS PUBLICS

1. Les transports en commun automobiles, par leur développement intensif et rapide, ont complètement modifié les problèmes économiques et techniques du transport des voyageurs et marchandises. Il résulte d'une statistique officielle qu'en 1935 l'on comptait 12.000 entreprises de services publics possédant en chiffre rond 19.000 véhicules pour le transport des voyageurs et 34.000 véhicules pour le transport des marchandises (Ch. des Dép. J. O., 2 mai 1935, p. 1618). Or les voitures de transport en commun des voyageurs, pas plus que les camions de charge aménagés pour le transport des marchandises, n'ont plus rien de commun avec leurs ancêtres. L'autobus, organisme moderne et triomphant des nouveaux transports, devient de plus en plus envahissant en nombre, en poids et en dimensions. La route est sillonnée et encombrée par ces énormes véhicules, dont la puissance et les dimensions apparaissent sans limites, qui ont pour destination le transport de voyageurs et des marchandises suivant des itinéraires et des horaires fixes, par conséquent à une vitesse maxima. Il est bien permis, dans de telles conditions, de se demander si le facteur sécurité, c'est-à-dire l'obligation juridique de « rendre sain et sauf à destination le voyageur », fait l'objet de toute la sollicitude désirable?

Le voyageur lui-même qui se décide sans autre réflexion pour le mode de transport le plus commode — l'autobus — lequel vient le prendre à domicile avec le minimum de formalités et où il circule avec des personnes connues, s' imagine que les conditions de sécurité sont les mêmes dans tous les cas et aussi grandes qu'avec le ticket de chemin de fer. Il n'est pas bien loin de penser que l'autorité qui couvre de son agrément la circulation du véhicule de transport en commun a pourvu à la sécurité aussi bien qu'à la régularité de ce service public nouveau, et il compte bien que la responsabilité

du voiturier jouera, le cas échéant, à son profit, par le seul fait qu'il a acquitté le prix de sa place.

Il est donc nécessaire que l'Administration assure réellement la sécurité du voyageur malgré lui ou à son insu, et qu'elle dispose des moyens de réglementation appropriés.

Et qu'on ne proteste pas ici au nom de la liberté. Il n'est pas vrai, dans notre matière où entrent en jeu tous les aléas de l'accident avec ses conséquences plus ou moins funestes pour l'intégrité physique et morale de la personne humaine, de dire que n'importe qui peut être entrepreneur de transports en commun. Il faut présenter certaines garanties primordiales de capacité et, condition non moins essentielle, une solvabilité suffisante que seule l'assurance peut fournir. C'est pourquoi le principe de la liberté du commerce conduit ici, non à l'indépendance, mais à la réglementation obligatoire.

2. Il ne s'est agi dans la pratique que d'une réglementation locale par voie d'arrêtés municipaux et préfectoraux pris en application des art. 91, 97, 98 et 99 de la loi du 5 avril 1884. La jurisprudence administrative a eu d'ailleurs l'occasion de proclamer la légalité de tels arrêtés qui imposaient aux entrepreneurs de transports en commun par voitures automobiles l'obligation de contracter une assurance d'un montant minimum déterminé pour garantir leur responsabilité éventuelle vis-à-vis tant de leur personnel que des usagers de leurs services et des tiers. Le droit appartient en effet, en vertu des dispositions légales précitées, tant aux préfets qu'aux maires de prendre toutes mesures destinées à assurer le maintien de l'ordre public et de la circulation. (Conseil d'Etat, 1^{er} mars 1935, Possemeux, Recueil Juridique de l'Automobile, 1935, p. 224).

Nous signalerons, parmi les arrêtés de ce genre, celui que prenait à la date du 10 mai 1930, le Préfet de Police de Paris, dont l'expérience mérite d'être contée.

« Tout propriétaire ou loueur de voitures publiques, prescrivait-il, tout entrepreneur ou concessionnaire d'un service permanent ou occasionnel de voitures publiques est tenu d'indiquer comment il garantit jusqu'à concurrence d'un minimum de 200.000 francs, soit par une compagnie d'assurances,

soit par sa propre société justifiant de réserves réalisables suffisantes les droits des tiers qui seraient victimes d'accidents provoqués par l'usage des véhicules qu'il se propose de mettre en circulation. Cette déclaration sera renouvelée tous les ans, à la date d'échéance de la police d'assurance ou, à défaut d'assurance, dans le courant de janvier.

« Est interdite la mise en circulation de toutes voitures publiques pour lesquelles la déclaration prévue à l'article précédent n'a pas été faite ou pour lesquelles il n'aura pas été produit une preuve de la garantie prévue au même article.

« Les propriétaires ou loueurs de voitures publiques en circulation devront se conformer aux prescriptions du présent arrêté avant le 1^{er} octobre prochain ».

Désireux de s'acquitter de leur obligation au moindre prix, un grand nombre de propriétaires de taxis s'adressèrent à des compagnies spécialisées dans l'assurance au rabais. La faillite de l'une d'elles eut pour effet d'entraîner celle de nombreux loueurs de taxis obligés de payer de leurs propres deniers les sinistres arriérés, si même le poids de ces sinistres ne vint pas finalement retomber sur les tiers lésés eux-mêmes en raison de la carence totale d'un assez grand nombre de chauffeurs qui n'étaient même pas encore devenus propriétaires d'une voiture achetée à crédit. C'est ainsi qu'une initiative heureuse ne parvint pas à atteindre le but qu'elle se proposait : il lui avait manqué pour réussir d'être assortie du contrôle des compagnies pratiquant l'assurance automobile.

A la même époque, le maire de Dinard exigeait des cars de transports en commun la justification d'une assurance à concurrence de 1.000.000 francs.

Ces tentatives d'assurance obligatoire n'ont porté que sur les risques des entrepreneurs de transport de voyageurs. Ceux-ci, pour exercer leur industrie, étaient en effet soumis à une autorisation des Pouvoirs Publics, autorisation que ceux-ci pouvaient subordonner à certaines conditions parmi lesquelles l'existence d'une assurance. Mais ce n'était pas là une assurance obligatoire intégrale, un simple arrêté ne pouvant avoir pour effet de rendre l'assurance obligatoire pour tous les automobilistes et n'intervenant que pour réglementer une certaine catégorie de véhicules dans un secteur limité.

3. C'est pourquoi divers projets vinrent assez tôt prévoir une réglementation générale du régime nouveau des transports en commun automobiles. Nous citerons notamment une proposition de loi présentée à la Chambre des Députés par M. Barély, le 9 juillet 1924, et adoptée, sous réserve de modifications suggérées par M. Borel, le 23 décembre 1927 au nom de la Commission des transports. Le Sénat fut saisi de ces textes par les rapports du 24 juin 1930 et 19 février 1931 de M. Udet qui ne leur apportèrent que de très légères corrections.

Cette proposition comportait les dispositions suivantes :

1° L'inspection du service des Mines devra être renouvelée tous les douze mois, ce service ayant le droit de retirer de la circulation tout véhicule qui présentera une défectuosité;

2° Le permis de conduire sera complété par un certificat médical;

3° L'assurance sera obligatoire, toute société exploitante devant justifier d'un contrat passé avec une compagnie d'assurance agréée par le Gouvernement;

4° Le Préfet aura le droit de faire retirer le permis de circulation si le véhicule n'est pas en bon état, si l'assurance de responsabilité civile vient à cesser ou si le conducteur est insolvable.

Fait curieux à signaler, ce mouvement en faveur de l'assurance automobile obligatoire ne rencontrait aucune protestation auprès de ceux qui en avaient auparavant critiqué le principe général : s'ils le repoussaient pour tous les automobilistes, ils ne trouvaient pas en effet d'inconvénient à l'appliquer néanmoins aux entreprises de transports en commun, à cause de l'intérêt que présente l'assurance pour les voyageurs transportés qui se trouvent ainsi, au point de vue de la réparation des accidents de transport, dans une situation comparable à celle des voyageurs des compagnies de chemin de fer, en raison également du danger particulier que présentent les autocars du fait de leur encombrement, et également parce que l'assurance serait plus facile à imposer et à contrôler quand il s'agit d'entrepreneurs de services publics que lorsqu'il s'agit de particuliers.

4. Aussi le Décret du 25 février 1935 (J. O., 26 février, p. 2389), qui, parmi les prescriptions auxquelles sont assujetties les entreprises de transports automobiles de voyageurs, fait figurer l'obligation d'une assurance de responsabilité civile, at-il connu la bonne fortune de ne susciter de nulle part la moindre critique sérieuse. Il en a été de même de l'assurance obligatoire des entrepreneurs de transport public de marchandises, réalisée presque simultanément par un Règlement d'administration publique intervenu également en exécution du Décret-Loi du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers.

L'assurance automobile remplit au sein de cette organisation nouvelle une fonction particulièrement importante dont il nous paraît utile de fixer rapidement les traits généraux.

SECTION II. — L'ORGANISATION NOUVELLE DES TRANSPORTS PUBLICS ET LE ROLE ECONOMIQUE AUTANT QUE SOCIAL QU'Y JOUE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

1. Le développement considérable pris dans ces dernières années par les transports automobiles a subitement modifié des positions qui, à l'abri d'une expérience quasi séculaire, semblaient cependant soustraites à tout changement économique important : déficit ferroviaire du tonnage transporté, abstention de plus en plus généralisée des voyageurs, d'un côté; d'autre part, création et fréquentation d'itinéraires nouveaux avec une incidence marquée sur les sources antérieures du trafic, enfin prédominance vers une diffusion progressive d'organismes individuels de transports.

Le transport des voyageurs par autobus, d'exception est devenu presque une règle. Il y avait, en cette matière, des services de transports en commun concédés; d'autres subventionnés par les départements et les communes; d'autres enfin, les plus nombreux, constituaient des entreprises libres. Cette dernière catégorie, d'après l'état antérieur de la législation, pouvait être créée sous le régime de la simple déclaration à

la Préfecture du lieu du principal établissement, sous réserve de certaines autorisations préfectorales ou municipales quand ces entreprises, par leur itinéraire, traversaient plusieurs départements.

La question des relations entre chemins de fer et transports sur route s'est ainsi trouvée posée avec une acuité accrue aussi bien en France qu'à l'étranger par suite notamment du déficit croissant des réseaux. L'ensemble du problème de la coordination du rail et de la route a fait l'objet d'études attentives de la part des Pouvoirs Publics en vue d'une répartition rationnelle du trafic et d'une saine division du travail entre les deux moyens de transport.

Une première solution fut envisagée, celle de la concentration des transports nationaux en un seul organisme doté du monopole, par la création d'un Office public des transports. Cette idée groupa contre elle à la fois les adversaires de la nationalisation et ceux de la concentration.

On s'achemina ensuite vers une solution moyenne de « concurrence dirigée », inspirée par la notion de l'équilibre à sauvegarder entre l'organisation ferroviaire antérieure et l'équipement routier nouveau : toute rapidité, en effet, n'est pas bonne ; toute suppression de la durée n'est pas forcément heureuse, il ne faut pas perdre de vue la notion du temps et le sens des lenteurs nécessaires. Le chemin de fer doit rester l'organisme qui effectue les transports de grandes masses, d'une part, et les transports à grande distance, d'autre part.

2. Cette coordination des transports ferroviaires et routiers a été opérée par le Décret-Loi du 19 avril 1934, précédé d'un rapport au Président de la République où sont rappelées les conclusions d'ensemble sur le problème des transports antérieurement formulées par le Conseil national économique.

« Ces conclusions établissent l'urgente nécessité de mettre fin, dans l'intérêt des finances publiques comme dans celui de l'économie nationale tout entière, à la situation actuelle des transports publics. La concurrence désordonnée des transports à laquelle nous assistons crée finalement des charges supplémentaires au budget. Il importe donc de la faire cesser le plus tôt possible partout où elle conduit non seulement

à une aggravation continue de la situation financière des chemins de fer et de l'Etat, mais encore à la ruine des transports routiers eux-mêmes. La réalisation d'une coordination rationnelle et libérale des transports par fer et par route aura pour effet, non seulement de diminuer les charges de l'Etat, mais de donner aux transporteurs routiers des avantages et une sécurité sur laquelle ils ne peuvent compter dans la situation actuelle. Enfin, cette coordination procurera au public, d'une part, des facilités nouvelles par une meilleure répartition des moyens de transports, et, d'autre part, des garanties supplémentaires importantes quant à la régularité des services, puisque les décisions réglementant les transports devront comporter, vis-à-vis des entrepreneurs, des obligations contractuelles, notamment en ce qui concerne les horaires, les tarifs et la sécurité ».

3. Ce système économique nouveau, basé sur les ententes des Groupements privés, a été vivement critiqué par les théoriciens du libéralisme classique. « L'économie dirigée, a déclaré M. Henry Lémery, sénateur de la Guadeloupe, mène infailliblement au marxisme et l'on vient à se demander si, pour retrouver l'équilibre et la raison, l'humanité ne devra pas avoir d'abord à épuiser jusqu'à la lie le calice d'erreur dont elle s'abreuve éperdument ».

De leur côté, les transporteurs routiers protestent non moins bruyamment au nom du principe de la liberté. Ils affirment qu'ils sont tout disposés à étudier le grand problème national du rail et de la route, mais sur les seules bases de la réciprocité et de l'équité absolue. Ils considèrent que les mesures édictées sous le couvert de l'intérêt du pays sont inadmissibles, inapplicables et qu'elles n'aboutiront qu'à étrangler le transport libre au seul profit d'hégémonies financières incapables d'assurer leur existence dans le passé, avec pour corollaire immédiat : le renchérissement du transport libre et celui du coût de la vie. Ils déclarent qu'il ne doit y avoir ni monopole, ni subvention au profit d'aucun mode de transport, et réclament le régime de la liberté pour tous, qui est le seul défenseur de l'intérêt général, par l'abrogation immédiate du Décret-Loi du 19 avril 1934 et du Règlement

du 13 juillet 1935. (Vœux adoptés par le Congrès du Groupement de défense des transporteurs de France tenu à Bordeaux le 9 février 1936).

4. Il ne nous est pas loisible de nous prononcer sur cette discussion. Qu'il nous soit permis seulement de penser qu'au milieu de la crise actuelle, la situation générale d'un pays ne peut se relever que par les ententes des producteurs et des consommateurs. Ententes précédées d'études approfondies et conduites avec persévérance et avec la collaboration active de tous les intéressés, lesquelles études contribueront tout d'abord à éclairer la vie économique, ce qui est une condition préalable indispensable à tout essai de la diriger ou simplement d'y participer avec le désir de l'améliorer.

Mais le rôle de l'assurance n'a fait l'objet d'aucune critique dans la fonction de sécurité que lui assigne le Décret de coordination du 19 avril 1934. Sécurité économique presque exclusivement, et qui a pour objet principal la protection des voyageurs à qui les entrepreneurs de transports, déjà liés par une responsabilité contractuelle, proposent leurs services.

5. Il se trouve reconnu par tous que l'assurance est indispensable au bon fonctionnement d'un service public aussi important comme l'est le réseau routier automobile. Celui-ci contribue puissamment aujourd'hui, en accélérant et en diffusant la circulation des voyageurs et des marchandises, à créer des revenus nouveaux, à développer le pouvoir d'achat des divers groupes de consommateurs, et à assurer une meilleure répartition des richesses. L'assurance est venue elle-même agir profondément sur le mécanisme de la vie moderne en introduisant la sécurité dans le régime nouveau de la circulation. Par là, elle est sortie en quelque sorte du domaine de l'initiative individuelle, de la prévoyance privée, pour ressortir au domaine public et collectif. Et c'est ce qui lui crée, en même temps qu'une extension profitable, des obligations nouvelles.

SECTION III

DETERMINATION DES ENTREPRISES ASSUJETTIES

§ 1^{er}. — EN FRANCE MÉTROPOLITAINE.

Le Décret du 25 février 1935 portant règlement d'administration publique pour l'exécution du Décret du 19 avril 1934, relatif lui-même à la coordination des transports ferroviaires et routiers, fait une obligation aux entrepreneurs de transports automobiles de voyageurs de « s'assurer contre les risques de responsabilité civile afférents à la circulation des véhicules, pour une somme au moins égale, pour chaque véhicule en service et par sinistre, à un million de francs, majorée de 50.000 francs par place assise offerte ».

Il s'agit là, nous le remarquerons incidemment, d'une réglementation par décret. Sans doute le législateur ne peut-il pas toujours se dessaisir au profit de l'Administration. Mais il n'est pas inutile de confronter cette conception dogmatique avec les faits, et alors le Décret apparaît infiniment plus souple, comme pouvant le mieux s'adapter aux besoins fluctuants de la pratique.

Si d'ailleurs il est procédé ici par la voie réglementaire, c'est que toute entreprise de transport public est soumise à l'autorisation et que cette autorisation peut être subordonnée à certaines conditions, notamment à l'obligation de justifier de la souscription d'un contrat d'assurance.

1. Quelles sont les entreprises soumises au régime des ententes pour l'organisation des transports de voyageurs et par conséquent à l'assurance obligatoire, et celles qui restent en marge de cette réglementation?

D'après l'article 7 du Décret du 19 avril 1934, est considéré comme transport public tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

L'expression « service de transports publics » est exclusive de transports effectués à la demande d'une ou plusieurs per-

sonnes; elle ne s'applique qu'aux entrepreneurs de transport offrant leurs services au public à des conditions d'horaires, de tarifs, d'itinéraires, d'arrêts ou de stationnements déterminées à l'avance et rendues publiques, soit par voie d'annonces dans les journaux, soit au moyen d'affiches ou de pancartes apposées dans les lieux publics ou dans des hôtels, cafés, etc..., ou dans les bureaux des entrepreneurs de transports.

Les entreprises soumises sont donc les services réguliers, les lignes, même les services quotidiens ou périodiques de tourisme ou d'excursions, ainsi que les services périodiques de fêtes, foires, marchés, de même que les voitures louées à tant par place occupée et au premier occupant, et assurant un service régulier.

De même sont assujettis les services dits « occasionnels » : services de tourisme, d'excursions ou de pèleringes qui, bien que faits à la demande, répondent à des besoins du public, qui se renouvellent pendant une période de l'année.

2. Par contre, sont des transports en marge des accords et de l'assurance obligatoire : les services de transports exceptionnels, c'est-à-dire les services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas régulièrement; les transports de voyageurs effectués par tout industriel, commerçant, agriculteur ou particulier, pour son compte exclusif sous la condition que les véhicules utilisés ne transportent en sus des conducteurs, que des personnes attachées à son établissement.

Restent également en dehors de la coordination les transports de voyageurs effectués par des voitures de louage, et notamment par des voitures dites « de remise ou de place », à la condition expresse que ces voitures soient indivisiblement louées et sans intermédiaire, que ce soit à la course, à la distance, à la journée ou à un tarif horo-kilométrique.

Ainsi donc, pas d'assurance obligatoire pour les taxis effectuant leur service normal, mais par contre, application de la réglementation à ceux qui prennent des voyageurs à tant la place ou aux voitures qui recrutent des voyageurs pour les champs de courses.

Les dispositions du Décret n'impliquent pas davantage une

modification quelconque aux modalités habituelles de l'assurance de la responsabilité civile des autres automobilistes, soit à l'égard des tiers, soit à l'égard des personnes transportées par eux gratuitement et à titre bénévole ou en vue d'une affaire commune ou même avec partage du coût de l'assurance et des frais de route, ce qui ne constitue nullement un transport public.

3. Une dérogation à la règle de l'assurance obligatoire est prévue par l'article 30 du Décret du 25 février 1935 en faveur des entreprises automobiles ou des groupements d'entreprises automobiles de transport public de voyageurs qui sont autorisés par le Ministre des Travaux Publics, après avis du Comité de coordination et d'accord avec le Ministre du Travail, à couvrir eux-mêmes tout ou partie des risques de responsabilité civile afférents à la circulation de leurs véhicules, sous la condition de fournir par ailleurs des garanties adéquates.

Toutes les fois que la compensation des risques peut jouer à l'intérieur d'un groupement, celui-ci peut en effet se comporter comme un véritable assureur : on dit alors qu'il court son propre risque ou qu'il demeure son propre assureur. Mais, pour qu'il soit techniquement dispensé de recourir aux services d'un établissement d'assurance, il doit disposer d'une exploitation assez étendue pour réaliser à elle seule les conditions d'une saine assurance : à savoir, d'une part, une constance relative dans la fréquence annuelle et dans le coût des accidents et, d'autre part, le versement régulier, dans une caisse financièrement distincte de celle de l'exploitation proprement dite, de la somme représentant la valeur annuelle du risque. Si les risques ne sont pas assez nombreux pour se compenser et si le groupement ne possède pas un budget suffisant qui lui permette de supporter tous les aléas que comporte toute assurance, il lui faudra revenir à la règle commune de l'obligation légale de contracter une garantie auprès d'un organisme agréé.

§ 2. — DANS LA FRANCE D'OUTRE-MER.

1. Le Maroc a devancé la métropole dans la voie de l'assu-

rance obligatoire avec les dahirs des 6 février et 19 avril 1933 qui l'ont imposée aux services de transports en commun de voyageurs. L'autorisation de circulation n'est accordée à ces entreprises qu'après justification d'une assurance contractée auprès d'une société agréée par le secrétaire général du Protectorat. Cette assurance doit être pour les autocars d'un montant de 400.000 francs au moins pour les tiers circulants et d'un montant de 400.000 fr. au moins avec minimum de 20.000 fr. par place pour les tiers transportés.

Le système adopté au Maroc présente cette originalité que l'assurance doit comprendre la garantie des accidents dont peut être victime le personnel salarié occupé à la conduite des véhicules et ces diverses assurances doivent être souscrites auprès de la même compagnie.

Pour éviter que les transporteurs ne puissent échapper à cette obligation de l'assurance, les assureurs sont tenus de déclarer au secrétariat général du Protectorat toutes résiliations et toutes déchéances opposées à un assuré.

D'autre part, les autorisations de circuler n'étant accordées que pour une période d'une année au maximum, le renouvellement de l'autorisation n'est accordée qu'après justification du fait que l'assurance reste en cours et que l'entrepreneur de transports a bien exécuté ses obligations envers l'assureur, notamment en ce qui concerne le paiement des primes.

2. Un décret du 2 août 1935 (J. O., 7 août 1935) a étendu à l'Algérie le régime du Décret de coordination de la route et du rail : obligation pour les entrepreneurs de transports automobiles de voyageurs de s'assurer pour une somme au moins égale, pour chaque véhicule en service et par sinistre, à un million de francs, majorée de 50.000 fr. par place assise offerte.

3. L'assurance automobile obligatoire s'est également implantée en Indochine. Un arrêté du Gouverneur Général du 13 septembre 1935 impose aux entrepreneurs de transports automobiles en commun de voyageurs l'obligation de s'assurer au minimum à concurrence de 500 piastres par place offerte

pour les voyageurs et de 10.000 piastres par véhicule pour les tiers circulants (1).

SECTION IV. — CONTROLE SPECIAL DES COMPAGNIES
HABILITEES A PRATIQUER
L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE

§ 1^{er}. — GARANTIES FINANCIÈRES.

1. L'Administration s'est souvenue de l'expérience malheureuse du Préfet de police pour les taxis de Paris et elle a jugé que l'obligation de s'assurer imposée aux entreprises assujetties serait insuffisante et risquerait de demeurer inopérante si cette obligation n'était complétée par celle de ne contracter qu'avec un « assureur solvable ».

Mais que faut-il entendre par assureur solvable?

Le Décret du 25 février 1935 relatif à l'obligation prévoyait dans son article 30 que celle-ci serait contractée auprès de Sociétés agréées par le Ministre du Travail.

Il était naturel de conférer ce droit d'agrément au Ministère du Travail qui avait déjà dans ses attributions le contrôle des assurances privées et notamment des sociétés autorisées à pratiquer les assurances contre les accidents du travail, sans conclure de là que l'agrément automobile irait automatiquement aux mêmes sociétés : il s'agit en effet de risques tout à fait différents qui impliquent des calculs de réserves sur des bases distinctes. Et en sens inverse, il était permis de supposer que des sociétés ne couvrant pas la responsabilité de la loi du 9 avril 1898 pourraient être agréées pour l'assurance des transports publics.

Le Ministre du Travail, soucieux à juste titre de s'entourer de tous les éléments d'information et d'appréciation nécessaires a sollicité l'avis d'une Commission composée d'un Professeur à la Faculté de Droit de Paris, de fonctionnaires de la Direction du Contrôle des assurances privées et de Directeurs de Compagnies.

(1) *Journal Officiel de l'Indochine française*, 18 septembre 1935.

Les conditions d'agrément des organismes d'assurances habilités à pratiquer l'assurance automobile obligatoire des transports routiers de voyageurs ont été fixées par un arrêté du Ministre du Travail en date du 17 juin 1935 (J. O., 19 juin 1935).

Les Sociétés désireuses de garantir ces risques doivent d'abord fournir un certain nombre de renseignements sur leur fonctionnement, leur situation financière, et leurs opérations (articles 2, 3 et 5).

Elles doivent constituer à la Caisse des Dépôts et Consignations un cautionnement dont le montant est déterminé par le Ministre du Travail. Ce cautionnement est fixé au chiffre de 250.000 fr. augmenté de 25 % du montant des primes ou cotisations excédant 5 millions de francs et de 10 % du montant des primes ou cotisations excédant 5 millions de francs, sans que le cautionnement total puisse, en aucun cas, dépasser le chiffre de 2 millions de francs. Il est révisé chaque année d'après le montant des primes ou cotisations émises au cours du dernier exercice écoulé. Les fonds constituant le cautionnement sont pris en dehors du capital social et des réserves ayant reçu une affectation spéciale (Art. 4).

La demande d'agrément doit contenir l'engagement des Sociétés françaises ou étrangères de constituer et représenter à toute époque pour les opérations d'assurance des entrepreneurs de transports de voyageurs, y compris celles réalisées avant leur agrément, les réserves techniques prévues par le Décret du 8 mars 1922, suffisantes pour le règlement intégral des sinistres pouvant être mis à leur charge, réserves qui seront investies dans des valeurs limitativement énumérées et suivant certaines modalités déterminées par l'arrêté (art. 5).

On voit que ces mesures ont été en grande partie inspirées directement des méthodes appliquées en matière d'accidents du travail. Souhaitons qu'elles donnent un résultat aussi satisfaisant que celui qui a été obtenu avec la réglementation découlant de la loi du 9 avril 1898.

Nous voilà donc loin — et c'est fort heureux — du temps où la Préfecture de police répondait à ceux qui lui soumettaient leurs doutes sur l'efficacité des mesures prises par elle pour obliger tout loueur de voitures affectées aux transports publics

dans le Département de la Seine : « L'administration n'a pas qualité pour agréer une compagnie d'assurances de préférence à une autre, ni pour apprécier sa solvabilité; elle se borne à interdire la circulation des voitures publiques dont les propriétaires ne sont pas assurés pour le minimum déterminé ». Sans doute l'agrément donné par le Ministre du Travail n'a-t-il pas pour objet de faire le départ entre les compagnies solvables et celles qui ne le sont pas. Mais le Contrôle dont il dispose, et dont nous fixerons plus loin de manière très complète le statut général, lui permettra d'exercer utilement une surveillance préventive.

2. On a quelquefois accusé toutes ces mesures — fort louables en soi, puisqu'elles tendent à éliminer des entreprises douteuses — de comporter par leur sévérité même une grande part d'injustice pour les petites et moyennes Mutuelles qui se trouveront ainsi placées dans l'impossibilité absolue de prendre à leur compte des contrats qu'elles acceptaient auparavant sans difficultés, faute de pouvoir verser un cautionnement hors de proportion avec le montant des cotisations encaissées.

Nous ne saurions méconnaître le rôle économique et social des Mutuelles. Dans beaucoup de Branches ce sont elles qui, à l'origine, ont organisé la prévoyance, à tel point qu'on a pu dire que devant les entreprises capitalistes elles représentaient en quelque sorte l'artisanat de l'assurance. Mais nous répondrons que si la garantie personnelle des assurés peut à la rigueur suffire à l'intérieur du groupement et vis-à-vis des membres de l'association mutualiste, il n'en est plus de même pour les tiers qui sont en droit de compter sur des garanties financières incontestables.

Au surplus, il n'est pas dit que les Sociétés mutuelles ne puissent recourir à un emprunt pour constituer un cautionnement. Cette hypothèse est même expressément prévue et autorisée par l'art. 25 du Décret du 8 mars 1922.

Ce Décret, d'autre part, prévoit la constitution entre Sociétés d'Assurances Mutuelles pratiquant des assurances de même nature, d'Unions conservant à chacune d'elles son autonomie et ayant pour objet la réassurance des risques déjà assurés par elles (art. 39).

Il est bien certain, toutefois, qu'entre la situation économique et monétaire de 1922 et celle de 1935, il existe des différences profondes que personne ne pouvait prévoir et qui motiveraient des rectifications à cette œuvre législative, plus particulièrement en ce qui concerne les sociétés mutuelles dont les réserves apparaissent trop souvent insuffisantes en regard du développement énorme des assurances de responsabilité au cours de ces récentes années.

§ 2. — GARANTIES CONTRACTUELLES.

1. Outre les garanties financières qui viennent d'être énumérées, des garanties que nous pourrions appeler « contractuelles » sont également exigées des Compagnies autorisées, en ce qui concerne les clauses qui devront être insérées obligatoirement dans les contrats d'assurance relatifs aux voyageurs pris en charge par un transporteur public.

Il faut convenir immédiatement que cette question des « garanties contractuelles » se trouve singulièrement simplifiée depuis la loi du 13 juillet 1930 qui constitue une manifestation typique de l'interventionnisme des pouvoirs publics dans le domaine contractuel par l'intermédiaire du législateur, lequel d'ailleurs se borne souvent — comme en notre matière — à consolider l'œuvre du juge. Il se manifeste tant dans la formation de la convention que dans les effets qui y sont attachés et surtout dans la force obligatoire qui leur est reconnue ou au contraire refusée. Le législateur, en effet, se défie des stipulations qui viendraient contrecarrer son œuvre et, à l'avance, il stérilise les clauses de style, contractuelles, au moyen d'une clause de style, législative. Nous en avons un exemple caractéristique dans la loi du 13 juillet 1930 dont presque toutes les dispositions, protectrices des droits des assurés, sont d'ordre public et excluent la convention contraire.

Ici le but du Législateur est de faire produire leur plein et entier effet aux polices qui couvrent la responsabilité civile de l'assuré et éviter que, par des restrictions dont celui-ci n'aurait pas toujours peut-être apprécié la portée, la garantie du contrat d'assurance soit diminuée.

Et, pour être tout à fait efficace, le contrôle de l'assurance

automobile doit s'étendre aux clauses et conditions du contrat.

Cette condition est réalisée en ce qui concerne l'assurance obligatoire des entrepreneurs de transports automobiles de voyageurs par l'art. 5 du Décret du 17 juin 1935 qui exige des Sociétés présentant une demande d'agrément l'engagement de « mentionner dans les conditions générales des polices souscrites, renouvelées ou prorogées après l'agrément, qu'aucune déchéance ne sera opposable aux victimes d'accidents, ou à leurs ayants-droit ».

L'arrêté du 17 juin 1935, non plus que l'art. 11 du deuxième Décret du 28 février 1899, ne supprime pas lui-même les clauses de déchéance, il ne les prohibe même pas. Il se contente d'exiger l'insertion dans la police d'une disposition aux termes de laquelle ces clauses ne pourront être opposées aux tiers lésés.

De telles dispositions sont exorbitantes du droit commun et dépassent les effets que la jurisprudence a tirés de la loi du 28 mai 1913 en admettant que les déchéances antérieures à l'accident peuvent être opposées à la victime qui exerce l'action directe, mais non celles qui lui sont postérieures. Dans la matière qui nous occupe il est interdit à l'assureur d'exciper d'une déchéance quelconque encourue par l'assuré et lors même que cette déchéance serait antérieure à l'accident.

C'est pour des motifs d'ordre public et en raison du caractère très spécial du risque professionnel visé par la loi du 9 avril 1898 qui est indépendant, en quelque sorte, de la faute de l'ouvrier et de celle du patron, que l'interdiction d'opposer des déchéances a été admise pour les assurances d'accidents du travail. L'on conçoit aisément qu'un traitement égal, bien que non moins exceptionnel, soit prévu en faveur du public, à qui les exigences de la vie moderne imposent l'usage de transports collectifs dont il n'est pas libre de discuter ni de contrôler le fonctionnement : il est souhaitable que toute sécurité lui soit accordée sous la garantie de l'Etat qui, à son tour, exigera de l'assureur agréé qu'il donne en quelque sorte son aval, par anticipation, afin de couvrir les défaillances possibles du transporteur.

2. C'est au même esprit qu'obéit un Décret-Loi du 8 août

1935, intitulé « Décret tendant à réprimer les abus du marchandage », et qui, sous certaines conditions, substitue la responsabilité de l'entrepreneur principal à celle du sous-entrepreneur, en cas d'insolvabilité de ce dernier et en ce qui concerne les travailleurs qu'il emploie, pour le paiement des salaires, la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles, le versement des allocations familiales et les obligations résultant de la législation sur les assurances sociales. L'ouvrier accidenté pourra donc s'adresser directement à l'entrepreneur général aussitôt qu'il n'obtiendra pas satisfaction de celui qui l'a embauché. Et le premier demeurera responsable du second devenu insolvable sans avoir satisfait à ses obligations propres vis-à-vis des travailleurs qu'il employait, même s'il s'était déjà libéré envers lui. Disposition qui dépasse le cadre de l'art. 1798 C. civ., lequel accorde un recours aux ouvriers d'un entrepreneur à l'encontre du maître de l'ouvrage, mais recours limité au montant du solde de la dette de ce maître envers l'entrepreneur, de telle sorte que si celui-ci a été intégralement réglé par son client, celui pour le compte de qui l'ouvrage était fait ne peut plus être inquiété. Le Décret a donc créé un risque nouveau pour l'entrepreneur général (ou pour son assureur) qui est tenu de supporter le risque de l'insolvabilité du sous-entrepreneur au profit de la victime de l'accident, et ce, en réalité aux lieu et place du Fonds de Garantie prévu par l'art. 24 de la loi du 9 avril 1898 : fait significatif d'une évolution sociale dont nous nous attacherons ultérieurement à présenter la synthèse et à laquelle nous pouvons déjà dire que s'apparente très étroitement la législation des déchéances dans la matière des accidents du travail et des accidents de la route dans les transports réglementés.

3. Mais la difficulté naît lorsqu'il s'agit de délimiter la sphère d'application de cette législation et par conséquent le champ des déchéances.

Une déchéance peut être définie une privation à titre de pénalité, du bénéfice de l'assurance. La clause d'une police qui prive l'assuré de tout droit à indemnité, s'il omet de transmettre, dans un délai déterminé, les pièces à lui signi-

fiées à raison d'un accident, nous offre l'exemple type d'une déchéance.

Mais il est bien entendu que certains risques peuvent toujours être exclus formellement par la police. On déclare souvent que le contrat d'assurance est un contrat de droit étroit et que de ce chef il doit être interprété strictement. Nous dirons tout simplement qu'il est avant tout un contrat de bonne foi et qu'il doit être loyalement exécuté par les parties; qu'à la base des engagements de l'assureur se place la confiance qu'il fait aux déclarations de l'assuré, et que par voie de conséquence il ne peut être étendu à d'autres risques que ceux qui ont été rigoureusement prévus d'après les intentions des parties et qui constituent la base légale de leurs prestations réciproques.

Il ne saurait donc être question de déchéance quand un risque déterminé a été exclu de l'assurance. Tel serait le cas d'une police qui stipulerait formellement la garantie exclusive de la responsabilité civile de l'assuré, et de l'assuré seul. Une telle formule restrictive n'est plus aujourd'hui pratiquée en l'état de la jurisprudence que nous avons analysée plus haut, et les polices couvrent de la manière la plus générale les diverses responsabilités découlant des art. 1382 et 1384 C. civ. sous cette seule réserve que le conducteur soit muni d'un permis régulier de conduire. Les compagnies n'exigent en général pas d'autre condition; elles ne tiennent pas compte des capacités particulières de l'assuré, de sa prudence ou de son adresse. Que ce soit l'assuré, son préposé ou un de ses amis qui tienne le volant, le risque est le même dès lors qu'ils sont titulaires du permis de conduire : ce qui, dans ce cas, constitue en réalité le risque, c'est plus l'automobile — chose dangereuse par elle-même — que l'automobiliste. La jurisprudence est donc unanime à décider qu'une compagnie n'est point tenue lorsque la voiture est conduite par une personne non munie d'un permis régulier; qu'il s'agit en pareil cas non d'une déchéance, mais d'un défaut d'assurance, une condition essentielle exigée par la police faisant défaut (2).

(2) Notamment : Paris, 21 février 1933, D. H., 1933, p. 242. V. également : A. BESSON, *Le permis de conduire et l'assurance de responsabilité automobile*, Rec. Per. Ass., 1935, p. 690.

Il est également admis que les nullités résultant d'un vice du consentement, même quand ce vice consiste dans le dol de l'assuré, ne constituent pas des déchéances, que par suite elles sont opposables à la victime. Une fausse déclaration ou une réticence a en principe pour effet d'annuler l'engagement de l'assureur, parce que sans consentement, il n'y a pas de contrat, et il ne s'agit nullement ici d'une privation unilatérale de droits à titre de sanction pénale, ce qui est précisément le propre de la déchéance.

Un doute pouvait subsister en ce qui concerne la suspension du contrat pour non paiement des primes ou cotisations d'assurance. Devait-on voir dans cette sanction une déchéance, non opposable par conséquent aux tiers lésés? ou au contraire une non assurance? C'est la première solution qui a longtemps prévalu en matière d'accidents du travail, le contrat suspendu, disait-on, n'étant pas rompu puisque l'assuré reste toujours tenu au paiement des primes courues et à échoir. Mais le problème a changé d'aspect depuis qu'avec la loi du 13 juillet 1930 la suspension de la garantie n'est plus le résultat du jeu d'une clause de la police, clause abusive contre laquelle il aurait fallu protéger l'ouvrier, mais est une sanction écrite dans la loi elle-même. C'est pourquoi la jurisprudence la plus récente décide qu'une suspension régulièrement encourue au moment de l'accident dans les conditions prévues par l'art. 16 de la loi du 13 juillet 1930 est opposable aux victimes d'accidents du travail (3). C'est la même solution que consacre en termes exprès pour l'assurance obligatoire des entreprises de transports l'Arrêté du 17 juin 1935 : Aucune déchéance ne sera opposable aux victimes d'accidents ou à leurs ayants-droit; mais « l'assureur conserve la faculté de leur opposer la suspension régulière du contrat pour non-paiement de primes ou cotisations ».

4. Il n'est pas douteux — bien que les textes passent sous silence cette question — que la Compagnie qui voudra signifier à son assuré une mise en demeure emportant suspension de sa garantie devra dans le même temps en informer l'Auto-

(3) Alger, 10 déc. 1935, C^{ie} Urbaine et Seine c/ Fernandez et Valero.

rité compétente. L'art. 30 du Décret du 25 février 1935 ne donne-t-il pas au Préfet le droit de vérifier à toute époque, aussi bien auprès de l'entrepreneur ou des groupements d'entrepreneurs de transports que des sociétés d'assurances qui les garantissent, la teneur et la validité des contrats d'assurance répondant aux prescriptions légales? Mais ce droit ne peut être efficacement exercé que si l'assureur porte en temps utile à la connaissance de l'Administration tout fait susceptible de retirer sa valeur propre au titre émis par lui et auquel foi est due jusqu'à preuve contraire.

Obligation d'autant plus indiquée que la Puissance Publique peut encourir une responsabilité précuniaire pour laisser circuler une voiture en dehors des prescriptions réglementaires. Ainsi jugé par le Conseil d'Etat contre le Protectorat de l'Annam où le service des transports automobiles en commun est placé depuis plusieurs années sous le régime de l'autorisation préalable, un arrêté du Résident Supérieur prescrivant que « l'autorisation de circuler ne sera accordée qu'aux entrepreneurs qui justifient d'être couverts auprès d'une compagnie d'assurance des risques d'accidents envers les voyageurs transportés ». Le fait par l'Administration d'autoriser la mise en circulation d'une automobile appartenant à un entrepreneur non assuré constitue une faute lourde de nature à engager la responsabilité du Protectorat. Par suite un voyageur victime d'un accident au cours du transport dans ce véhicule, qui n'a pu obtenir une indemnité de l'entrepreneur insolvable, est fondé à réclamer au Protectorat la réparation intégrale du préjudice subi (4).

(4) Conseil d'Etat, 2 juin 1933, D. P., 1933, 3, 61.

CHAPITRE IV

L'Assurance obligatoire des épreuves automobiles et motocyclistes.

1. De récents et graves accidents ont appelé de manière particulière l'attention de l'opinion publique sur les dangers que présentent les courses sur route.

Sans doute le rôle d'une Société qui organise une course automobile à laquelle le public est admis est d'aménager un circuit et aussi des tribunes avec des emplacements pour les spectateurs. Elle a charge de police et de surveillance et, plus généralement, d'organisation de la réunion. Des fautes peuvent être commises dans l'accomplissement de l'une ou l'autre de ces fonctions qui entraînent des conséquences graves pour les compétiteurs ou pour le public. La matière est régie par l'art. 35 du Code de la route qui dispose ainsi : « Lorsque le parcours d'une course d'automobiles est compris dans l'étendue d'un seul département, l'autorisation est donnée par le préfet, après avis des chefs de service de voirie et des maires des communes traversées. Lorsque le parcours comprend plusieurs départements, l'autorisation est délivrée par le Ministre de l'Intérieur, sur l'avis des préfets des départements traversés, après consultation des chefs de service de voirie et des maires. Les frais de surveillance et autres occasionnés à l'Administration par la course sont supportés par les organisateurs de celle-ci, qui doivent déposer à cet effet une consignation préalable ».

C'est en application de ce texte que les préfets pouvaient prescrire à l'occasion des épreuves automobiles des mesures sévères en vue d'assurer la protection du public, exigeant des organisateurs qu'ils présentent à l'appui de leur requête en autorisation un plan détaillé de protection des spectateurs et leur imposant au besoin, après consultation des Services de voirie et du Commandant de Gendarmerie, l'établissement, dans tous les endroits réservés au public, d'obstacles passifs suffisamment efficaces.

Le Ministre de l'Intérieur avait en outre recommandé aux préfets de n'autoriser les courses automobiles sur routes que sous l'obligation pour les organisateurs de prendre par écrit un engagement de décharger l'Etat, les Départements, les Communes et leurs représentants de toute responsabilité en ce qui concerne tous les risques éventuels et notamment les conséquences des dommages qui pourraient être causés aux personnes et aux biens. Il imposait en même temps aux organisateurs l'obligation de s'assurer à une compagnie notoirement solvable par un contrat spécifiant qu'elle ne pourra d'aucune manière mettre en cause la responsabilité administrative. Liberté était laissée au Préfet de fixer lui-même le montant de cette assurance en fonction de l'importance de l'épreuve.

Mais, auprès de quelle compagnie l'assurance prescrite par l'Autorité Administrative pourra-t-elle être contractée? Les Réglements administratifs ne contenaient aucune précision sur la question. Toutefois, la plupart des préfets subordonnaient leur autorisation pour une Société automobile d'organiser une épreuve sur route à l'obligation d'une assurance souscrite à une compagnie agréée par le Ministère du Travail pour les risques de la loi de 1898.

Ce régime d'autorisation demeurait tout à fait précaire, attendu qu'aucune loi ne permettait à l'Administration de subordonner l'exercice de l'activité d'une Compagnie d'assurance contre les accidents de droit commun à un régime qui n'a été prévu que pour l'application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail. Les mesures spéciales de contrôle et de surveillance des compagnies habilitées à couvrir ce dernier risque sont complètement étrangères en droit

et en fait aux assurances de droit commun souscrites à ces compagnies. Et s'il est vrai que le Ministère du Travail ne donne son agrément qu'à des compagnies présentant toutes les conditions d'honorabilité nécessaires, il ne s'ensuit pas que seules sont honorables et solvables celles qui ont reçu cet agrément.

Cette argumentation a servi de base au pourvoi formé par une compagnie qu'un arrêté préfectoral avait évincée de l'assurance d'une course automobile; il est intervenu sur ce pourvoi un arrêt du Conseil d'Etat annulant la décision attaquée qui n'avait pu, « sans porter atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie, refuser d'examiner la solvabilité de la société requérante » (1).

2. Cette réglementation insuffisamment coordonnée cadrerait mal avec le développement pris par les courses automobiles et motocyclistes de toute nature et notamment les circuits de vitesse et les courses de côte. D'autre part, les progrès incessants de l'industrie automobile qui ont permis de réaliser des vitesses de plus en plus grandes, ont fait apparaître l'insuffisance des mesures de sécurité imposées jusqu'alors aux organisateurs de ces épreuves, et il a paru qu'une réglementation plus précise était indispensable pour protéger efficacement un public de plus en plus nombreux.

C'est dans ces conditions qu'a été pris un décret du 25 juillet 1935 portant réglementation des épreuves automobiles et motocyclistes. (J. O., 28 juillet 1935, p. 8219).

Les dispositions de ce décret ont été complétées par une instruction inter-Ministérielle (Ministre de la Guerre, de l'Intérieur, du Travail et des Travaux publics. J. O., 28 juillet 1935, p. 8220).

Le principe est maintenu que les épreuves automobiles et motocyclistes sur routes ne peuvent être organisées sans aucune autorisation administrative spéciale à chaque cas.

Elles sont divisées en deux catégories : celles qui ne nécessitent pas un usage privatif de la voie publique : épreuves d'endurance, de régularité, de tourisme; celles qui entraînent

(1) Conseil d'Etat, 18 janvier 1935, Gaz. Pal., 2 avril 1935.

l'interdiction de la route aux usagers habituels : courses de vitesse, épreuves de démarrage, freinage, etc.

Qu'elles comportent ou non un usage privatif de la voie publique, toutes les épreuves automobiles et motocyclistes ne sont autorisées que moyennant l'engagement pris par les organisateurs de se conformer aux mesures de sécurité qui seront reconnues nécessaires, et seulement sur présentation d'une police d'assurance couvrant jusqu'à concurrence d'au moins 1 million de francs la responsabilité civile, soit des organisateurs, soit des concurrents, soit des tiers (y compris fonctionnaires, agents et militaires de tous grades, ainsi que leurs chevaux ou véhicules participant à l'exécution des services d'ordre) dans tous les cas d'accidents y compris ceux résultant d'incendie et d'explosion causés soit par des personnes, soit par des objets généralement quelconques à des tiers participant ou assistant à un titre quelconque à l'épreuve. La police devra comporter une clause aux termes de laquelle la compagnie ou société d'assurances renonce, en cas d'accident ou de sinistre, à tout recours qu'elle serait amenée à exercer contre les organisateurs, contre toute personne dont les organisateurs seraient responsables, contre toutes autorités municipales et départementales et contre l'Etat, voire même contre toutes personnes relevant desdites autorités à un titre quelconque. L'assurance susvisée devra être contractée auprès d'une ou plusieurs des compagnies agréées par le Ministère du travail, conformément à l'art. 30 du décret du 25 février 1935 concernant la coordination du rail et de la route.

Ainsi se trouve définitivement tranchée la question de l'agrément des compagnies admises à pratiquer l'assurance des courses automobiles et motocyclistes et qui sont exactement les mêmes que celles qui ont déjà été régulièrement agréées pour l'assurance obligatoire des transports publics de voyageurs.

Il convient également de signaler une particularité du Décret du 25 juillet 1935. Jusqu'alors les organisateurs étaient seuls tenus de s'assurer. Cette obligation s'étend désormais aux coureurs. Disposition rendue nécessaire par l'évolution de la jurisprudence dont nous avons précédemment présenté

l'analyse, la responsabilité du coureur pouvant être engagée en dehors de toute faute, sauf cause étrangère non imputable. Le souci de donner à la victime une sécurité plus grande d'indemnisation commandait de garantir dans les termes les plus généraux la responsabilité des coureurs eux-mêmes.

3. Certains estiment qu'il serait désirable dans l'intérêt de tous que les sociétés sportives contractent des assurances couvrant non seulement leur responsabilité propre, mais aussi les risques de tous ceux, sportifs pratiquants et spectateurs, qui peuvent être blessés au cours d'une compétition (2). Proposition généreuse sans doute, mais d'une réalisation pratique difficile, outre qu'une indemnisation totale, suivant les règles ordinaires de la responsabilité civile, dépasserait dans certains cas, semble-t-il, les exigences de l'équité.

(2) Note J. Loup, D. P., 1934, 2, 46.

CHAPITRE V

Propositions législatives en vue de généraliser l'obligation de l'assurance de la responsabilité civile automobile.

1. L'émotion éprouvée par l'opinion publique devant la progression inquiétante des accidents d'automobile a trouvé dès 1923 un écho au Parlement. Dans le but de leur assurer une juste indemnisation, M. Honnorat déposait à cette époque, au Sénat, une proposition de loi « ayant pour objet de constituer un fonds de garantie au profit des victimes d'accidents causés par les véhicules automobiles ».

Cette proposition de loi fit l'objet d'un rapport concluant à son rejet, motif pris de ce qu'elle comportait la création d'une taxe et ne pouvait par conséquent être discutée en premier lieu par le Sénat qui n'a pas l'initiative en matière financière.

Un projet de loi de M. Justin Godart, en date du 3 avril 1925 (d'ailleurs inspiré par la proposition précédente de M. Honnorat) ne put venir utilement en discussion avant l'expiration de la 13^e législature.

2. En 1928, le Ministre du Travail nomma une Commission chargée de préparer un nouveau projet. Celui-ci fut déposé le 4 novembre 1930 sur le bureau de la Chambre.

Ce projet, sans apporter aucune dérogation aux dispositions de la loi du 28 mai 1913, prévoyait l'institution d'un Fonds de garantie géré par la Caisse des Dépôts et Consignations et

organisé d'une façon analogue à celui qui a été créé par les articles 24 et 26 de la loi du 9 avril 1898 pour les accidents du travail. Il devait être alimenté par une contribution des propriétaires de véhicules automobiles assurés contre les accidents corporels causés aux tiers, et perçue sur toutes les primes et cotisations d'assurances acquittées à ce titre et recouvrée en même temps qu'elles. Pour les non assurés, la contribution était perçue sur le montant des indemnités mises à leur charge et liquidée lors de l'enregistrement des actes, jugements et arrêts fixant le montant des dites indemnités.

Les auteurs du projet gouvernemental, craignant que de trop nombreux automobilistes ne fussent amenés, par l'appât d'une réduction de tarifs, à se faire couvrir par des organismes d'assurances n'offrant que des garanties illusoires, et, pour alléger les charges du Fonds de Garantie, assujettissaient en même temps au contrôle et à la surveillance de l'Etat les assureurs français ou étrangers pratiquant l'assurance des véhicules automobiles.

3. Entre temps, le 22 octobre 1929, M. René Coty, député, avait déposé une proposition de loi tendant à obliger « tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule à propulsion mécanique, servant normalement au transport des personnes ou des marchandises, à justifier d'une assurance en vue de couvrir la responsabilité civile de tout accident provoqué par l'usage de ce véhicule, quelqu'en soit le conducteur et quelles que soient les victimes de l'accident ». Par disposition spéciale, l'assureur ne pouvait opposer aux tiers lésés les déchéances ou résiliations encourues ou acceptées par l'assuré, la cessation ou la suspension de l'assurance devant cependant produire effet, 30 jours après la notification qui en aurait été faite par l'assureur à l'autorité administrative compétente.

4. Le projet du Gouvernement et la proposition de loi Coty firent l'objet, le 19 juin 1931 (sous le n° 5249) d'un intéressant rapport de M. Cels contre le principe de l'assurance obligatoire incapable, selon l'auteur, d'apporter aux usagers de la route la certitude que sera réparé tout dommage causé par un véhicule automobile.

« Il est clair, en effet, qu'on ne saurait imposer à tous les

automobilistes les frais d'une assurance comportant la garantie totale des dommages les plus importants dont ils peuvent être jugés responsables. Il y a des cas, par exemple, où ce dommage pourrait être de un million et même plus.

« Au point de vue pratique, la loi ne peut exiger que l'assurance des risques moyens.

« Il en résulte que ce système de l'assurance obligatoire est beaucoup moins souple que celui de l'assurance facultative, dans laquelle l'assuré proportionne, de lui-même, le chiffre de la garantie à l'importance de ses ressources. Et par là, le plus souvent, il les proportionne aussi à la puissance de sa voiture et aux chances d'accidents qui en sont la conséquence.

« Ainsi, l'assurance obligatoire serait nécessairement défailtante pour le règlement des gros sinistres, en sorte que la réparation des accidents les plus graves resterait incertaine.

« Donc, avec l'assurance obligatoire, le problème de la réparation des accidents ne serait pas complètement résolu ».

Le rapport Cels déplorait en outre qu'un régime d'assurances obligatoires provoquerait infailliblement un relâchement du sens moral de sa responsabilité chez l'automobiliste qui se croirait ainsi libéré de toute obligation de prudence par le paiement d'une sorte d'impôt, et il rappelait l'expérience des pays où l'institution de l'assurance obligatoire était accompagnée d'une vive recrudescence des sinistres.

Par contre, le principe du Fonds de Garantie fut combattu par la Commission des Finances qui lui préféra le principe de l'assurance obligatoire.

Ainsi deux systèmes se heurtaient. Aussi le Gouvernement, pour parer au plus pressé, et considérant que depuis plusieurs années les entreprises douteuses d'assurances s'étaient multipliées, déposa le 19 janvier 1933 un nouveau projet de loi relatif au contrôle des entreprises privées d'assurance contre les risques d'accidents causés par les véhicules automobiles. Projet qui ne fut pas discuté en séance.

A l'occasion d'une proposition de résolution, déposée par M. Molinié à la Chambre, le 23 novembre 1933, la Commission d'Assurances et de prévoyance de la Chambre chargeait son rapporteur de conclure à la création d'un Fonds de Garantie.

5. « Abandonnant résolument le terrain des discussions doctrinales », MM. Marcel Regnier et Mollard, sénateurs, ont présenté une proposition de loi « relative à l'assurance obligatoire des propriétaires d'automobiles contre les accidents causés aux tiers », proposition déposée en annexe au procès-verbal de la séance du Sénat du 15 février 1934, puis renvoyée à la Commission de législation criminelle et civile et, pour avis, à la Commission des Travaux Publics.

Cette proposition prévoit que l'assurance obligatoire couvrira un montant minimum net pour chaque catégorie déterminée :

	Francs
Voiture de tourisme et voiture de place.....	200.000
Plus par place disponible pour le public.....	50.000
Camion	300.000
Plus par remorque.....	50.000
Motocyclette avec ou sans sidecar.....	50.000

A quelles personnes profitera l'assurance obligatoire?

« Le contrat ne peut exclure de la garantie, comme tiers non visé par l'assurance : a) le détenteur, son conjoint, ses ascendants et ses descendants, en toutes circonstances; b) le conducteur et les personnes ayant avec lui les liens de parenté ci-dessus définis, si le véhicule était conduit au moment de l'accident par une personne autre que le détenteur; c) les salariés du détenteur et du conducteur, dans la mesure où l'accident met en jeu la responsabilité de ces derniers aux termes de la législation sur les accidents du travail ».

D'autre part, pour réduire le plus possible les contributions supportées par le Fonds de Garantie dont il va être parlé plus loin, les conditions du contrat d'assurance obligatoire seront simplifiées à l'extrême limite :

« Aucune déchéance ne peut être opposée par l'assureur au tiers lésé, du fait :

a) De la personne du conducteur, pourvu qu'il soit muni du permis de conduire;

b) D'une mise en marche fortuite du véhicule sans conducteur;

c) D'un vice de construction du véhicule ou de sa remorque;

d) De l'emploi du véhicule avec une surcharge en personnel ou en matériel;

e) De l'emploi d'une remorque non prévue au contrat;

f) D'une restriction contractuelle à la définition du tiers telle qu'elle résulte de l'article premier;

g) D'un manquement de l'assuré à ses obligations contractuelles relatives soit à l'avis à donner à l'assureur après un sinistre, soit à la procédure de règlement du sinistre;

h) D'un manquement de l'assuré aux obligations contractuelles dérivées de l'art. 52 de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance, la transaction entre l'assuré et les tiers sans le concours de l'assureur étant frappée de nullité;

i) D'une clause contractuelle laissant à la charge de l'assuré une partie de l'indemnité due en cas de sinistre ».

Estimant qu'il n'est possible de rendre un contrat obligatoire que s'il ne présente aucun caractère aléatoire, et que si les assurés sont prémunis contre l'insolvabilité et la carence possible des entreprises auxquelles ils devront s'adresser, les auteurs du projet organisent le contrôle des Sociétés d'assurances et préconisent simultanément l'institution d'une Caisse dont le but sera de garantir le paiement de l'indemnité lorsque l'assureur et l'assuré seront tous deux défaillants, ce Fonds de Garantie devant être alimenté par une taxe sur les primes d'assurances de toute nature payées au titre de l'assurance des véhicules automobiles, sans distinction entre les primes payées au titre de l'assurance obligatoire et les autres.

Ainsi donc la proposition Régnier-Mollard comportait trois parties :

l'assurance obligatoire,

la création d'une Caisse de Garantie,

et le contrôle des entreprises d'assurances.

6. La Commission de législation civile et criminelle chargée d'examiner cette proposition de loi a jugé que, malgré son titre, elle poursuivait comme principal objectif la création d'une Caisse de Garantie qui, seule, dans tous les cas, pouvait assurer la réparation du préjudice causé, les deux autres moyens envisagés (assurance obligatoire et contrôle des entreprises d'assurances) n'ayant en réalité d'autre but que de di-

minuer et de modérer les paiements à la charge de la Caisse en limitant ses risques (Rapport M. Edmond Leblanc, Sénat, 1934, n° 649).

Aussi, après s'être prononcée pour le principe de l'obligation, la Commission a-t-elle pensé qu'il était indispensable de laisser néanmoins au contrat d'assurance une souplesse suffisante lui permettant de s'adapter aux besoins très variés de la pratique, et aux assureurs plus de latitude dans l'énumération des cas de déchéance (manquement de l'assuré à ses obligations contractuelles relatives aux avis à donner à l'assureur après un sinistre, clause contractuelle laissant à sa charge une partie de l'indemnité). Et, pensant qu'interdire par un texte de loi les causes justifiées de déchéances admises par les entreprises sérieuses d'assurances serait porter une grave atteinte à la liberté des contrats, elle a rejeté l'idée d'un contrat-type. Autrement, il s'ensuivrait une extension grave du risque pouvant justifier une élévation sensible des primes d'assurances. Du reste, il est bon que, dans ces cas de déchéances (ivresse ou fait volontaire de l'assuré, rixes, courses ou paris, par exemple), l'auteur du dommage subisse personnellement sur son porte-monnaie la peine de sa faute, et cette peine pécuniaire, résultant de ce fait que, dans certains cas prévus au contrat, l'assurance ne jouera pas, sera beaucoup plus efficace que la condamnation pénale, le plus souvent anodine.

7. Les modifications proposées par la Commission de législation civile et criminelle ont été à leur tour rejetées pour la plupart par la Commission des travaux publics appelée à donner son avis (Sénat, 1935, n° 260).

Cette Commission a protesté contre la substitution apportée au titre de la Proposition de loi Régnier-Mollard « relative à l'assurance obligatoire des propriétaires d'automobiles contre les accidents causés aux tiers », titre auquel la Commission de législation avait substitué le suivant : « Proposition de loi tendant à assurer la réparation des dommages causés aux tiers par les véhicules automobiles ».

Pourquoi, dit-elle, reculer devant le mot assurance obligatoire?

Ce faisant, l'on paraît reléguer au second plan, la considérant comme une annexe, l'assurance obligatoire, qui ne serait, avec le contrôle des assurances, qu'un des moyens de diminuer et de modérer les paiements restant à la charge de la Caisse de Garantie considérée comme objet principal.

L'affirmation du principe de l'assurance obligatoire ne diminue en rien la nécessité d'un fonds de garantie et d'un contrôle très serré de la solidité des compagnies d'assurances qui complètent le système de la loi.

L'assurance obligatoire, en effet, ne doit couvrir que des risques limités et ne peut prendre à sa charge les défaillances des assureurs et des assurés, ce qui est le rôle du Fonds de Garantie, elle assure tout au moins au tiers lésé une indemnité certaine pour le tort qui lui est causé.

Pour toutes ces raisons, et s'agissant d'un problème d'ordre social au premier chef qui ne peut être résolu que par une mesure de contrainte dont la modération et les raisons d'humanité sont les meilleures justifications, la Commission des Travaux Publics a limité le champ des déchéances tolérées sans penser pour autant qu'il en résulterait « une loi d'exception dont le but lointain serait de saper le principe fondamental des conventions ».

8. La proposition Regnier-Mollard représente la contribution législative la plus importante qui ait été apportée à l'étude pratique du problème des garanties financières attachées à la réparation des accidents d'automobiles.

Car il serait imprudent de penser que la question a reçu un commencement de solution effective avec l'assurance obligatoire des entreprises de transports de voyageurs ainsi que des épreuves automobiles et motocyclistes. De toutes les raisons qui peuvent justifier l'assurance obligatoire des autocars et des autobus, la principale, en effet, paraît être la nécessité de sauvegarder les droits des voyageurs payants pour éviter de placer les transports routiers en état d'infériorité sur le terrain de la concurrence économique par rapport aux transports ferroviaires. Raison qui perd la plus grande partie de sa valeur particulière lorsqu'il s'agit d'assurer la protection des tiers, ce qui constitue l'objet essentiel du problème à résoudre.

D'ailleurs l'obligation de l'assurance peut être considérée ici comme la contre-partie de la concession d'un service public comportant de très lourdes responsabilités qui justifient à leur tour des précautions spéciales.

Il ne serait donc pas permis de voir dans ces mesures particulières, non plus que dans celles qui se rapportent aux épreuves et courses sur routes et dont le caractère tout spécial s'évince des particularités de ces risques exceptionnels, un préjugé quelconque en faveur de la généralisation de l'assurance obligatoire à l'ensemble des véhicules automobiles.

Tout au plus l'expérience que l'on aura tentée pour les transports publics en commun permettra-t-elle, si elle est satisfaisante, d'étendre l'obligation de l'assurance aux taxis et autres voitures légères servant au transport des voyageurs à titre onéreux. Il serait, en tout cas, prématuré de tirer dès à présent une conclusion dans un sens quelconque, car le nombre des taxis est tel qu'un contrôle analogue à celui dont nous avons esquissé la réglementation deviendrait rapidement impraticable, la ponctualité dans l'observation des formalités administratives que l'on peut attendre d'un nombre limité d'entreprises importantes et connues ne pouvant que bien difficilement être obtenue de la foule des petits propriétaires ou loueurs de taxis. La bonne exécution de ces formalités déjà compliquées quand il s'agit d'autocars et d'autobus deviendrait fatalement incontrôlable par suite des nombreuses mutations de propriété et des suspensions et résiliations de polices particulièrement fréquentes.

La réglementation des transports publics et des courses automobiles et motocyclistes constitue donc une législation d'exception qui laisse subsister dans son entier le problème général des mesures les plus aptes à garantir aux victimes d'accidents de droit commun automobile ou à leurs ayants-droit le paiement régulier des indemnités allouées. Or de graves divergences séparent sur la question nos deux Assemblées parlementaires.

9. Un seul point semble avoir définitivement rallié tous les suffrages : nécessité d'établir un contrôle officiel de l'assurance automobile et de soumettre les Compagnies qui prati-

quent la garantie du risque de responsabilité civile à un agrément préalable. Certains ont prétendu que cette mesure serait à elle seule bien près de fournir la solution intégrale du problème, la plupart des cas de non-indemnisation des sinistres ayant eu pour cause la carence d'Organismes d'assurances opérant, sciemment ou par erreur de technique, au rabais et à des taux injustement avilis. Mais cette opinion ne l'a pas emporté, et à juste titre, car le Contrôle laissera toujours subsister tous les graves inconvénients de la non-assurance, des déchéances, des assurances insuffisantes, de l'insolvabilité et à plus forte raison de la disparition de l'auteur de l'accident.

Mais à peine réalisé sur le principe, l'accord n'a pu être maintenu quant aux modalités d'application : la Commission Sénatoriale de législation n'estime-t-elle pas, à l'encontre de la proposition qui lui était soumise, que le contrat d'assurance doit conserver aussi complète que possible son autonomie de contrat de droit privé où s'exerce souverainement la volonté libre des parties?

10. D'autre part, alors que la notion d'assurance obligatoire a largement progressé au Sénat, elle se trouverait plutôt en recul à la Chambre, du moins devant les Commissions appelées à en délibérer, où l'on paraît considérer que le sort des victimes d'accidents sera tout à fait mis à l'abri par l'institution d'un Fonds de Garantie et d'un Contrôle des Compagnies, l'un et l'autre organisés sur le modèle de ceux qui fonctionnent pour les accidents du travail régis par la loi du 9 avril 1898. Mais, au sein du Sénat lui-même, l'entente n'a pu se faire sur la place qu'il convenait de donner dans un système général de Garanties à l'institution d'une assurance obligatoire par rapport à la création concurrente d'une Caisse de Garantie : la première devait-elle prévaloir en importance sur la seconde? ou jouer seulement le rôle d'un satellite secondaire à son égard? Les Commissions Sénatoriales de Législation et de Travaux Publics ont eu l'occasion d'en délibérer pour conclure finalement en sens diamétralement opposé! (1).

(1) La Commission sénatoriale du Commerce, de l'Industrie, du Travail et des Postes, vient de conclure par le Rapport de M. Robert Thoumyre au rejet de l'Assurance obligatoire. Elle préconise la création d'une Caisse de Garantie qui sera alimentée par un impôt perçu sur tous les propriétaires de véhicules automobiles.

Discussions byzantines, a-t-on pu dire avec quelque apparence de vraisemblance (Rapport Leblanc précité, p. 11), alors qu'il convenait à tout le moins de réaliser la réforme la plus urgente et qui avait au surplus recueilli une adhésion unanime : le contrôle financier des compagnies et sociétés d'assurances.

CHAPITRE VI

Institution d'un contrôle général de toutes les entreprises qui pratiquent l'assurance du risque automobile.

1. A mesure que l'automobile devenait le moyen de communication par excellence des temps modernes, l'assurance automobile, elle aussi, gagnait en importance. Alors qu'il y a peu d'années encore cette branche d'assurance était considérée comme secondaire, elle a pris subitement une extension presque impétueuse et le moment n'est plus éloigné, s'il n'est pas déjà en partie venu, où elle prendra rang parmi les grandes branches.

Avec le développement plus intense du trafic automobile, s'est également accru le risque responsabilité civile. Les Tribunaux fixent les réparations à des sommes de plus en plus élevées, quelquefois sans rapport avec le dommage subi ou la situation sociale de la victime.

Le volume de primes s'est élevé dans la même proportion. Voici, à titre indicatif, les chiffres des exercices 1932, 1933 et 1934 :

	1932	1933	1934
Compagnies anonymes.....	1.443.184.000	1.534.003.000	1.615.501.000
Sociétés mutuelles.....	<u>273.134.000</u>	<u>280.988.000</u>	<u>278.189.000</u>
	1.716.318.000	1.814.991.000	1.893.690.000

L'augmentation pour les deux dernières années est de 78.609.000 fr. soit, par rapport au montant des primes per-

gues en 1933, de 4,33 %. L'augmentation en 1933 par rapport aux primes de 1932 avait été de 5,74 %.

Pour les années 1930 à 1934, l'augmentation globale ressort : pour les compagnies anonymes à 31,49 %, pour les Sociétés mutuelles à 17,12 % (1).

2. Le développement énorme des assurances de responsabilité automobile au cours de ces récentes années a mis en lumière les réformes nécessaires.

Certains assureurs sont devenus spéculateurs et ont suppléé à l'insuffisance de leurs revenus normaux par des opérations boursières. Celles-ci ont été fructueuses durant la période de hausse et elles ont fourni à ceux qui s'y livraient des sommes importantes de pouvoir d'achat. Mais elles ont commencé à faire défaut quand ont eu lieu les premiers accidents sur le marché financier, et la débâcle est devenue totale avec la persistance d'un état de crise aiguë sans précédent.

Des spécialistes de l'assurance au rabais sont également apparus sur le marché en pleine évolution, avec d'autant plus de facilité que, dans cette industrie, il s'agit de prendre des engagements éventuels et à terme en contre-partie de paiements immédiats.

Le scandale de plusieurs faillites a fait apparaître comme un désordre intolérable de laisser des entreprises, notoirement insolvables, encaisser des primes en ne donnant aux assurés que des garanties illusoires. Non seulement l'assuré perdait de la sorte son argent, mais il se figurait être à l'abri de réclamations qui pouvaient être très élevées et de nature à compromettre son patrimoine. De son côté, le tiers lésé, sans être pour rien dans le choix de l'assureur, pouvait se trouver en présence de la double insolvabilité de l'auteur de l'accident et de son assureur.

A ces victimes de l'assurance au rabais, il faut ajouter les épargnants qui, séduits par des promesses pour le moins téméraires, souscrivaient aux emprunts obligataires émis par

(1) Chiffres extraits de *La Semaine, La Marche de l'assurance en 1934*, p. 77.

Aux Etats-Unis, 73 compagnies pratiquant l'assurance de la responsabilité civile automobile ont eu dans cette même année 1934 une recette de primes de \$ 171.559.430 (*Best's Insurance News*, 10 oct. 1934).

des sociétés d'assurances sans surface et de caractère spéculatif et parfois même montées de toutes pièces par des gens de mauvaise foi.

Il ne convenait pas de laisser perpétuer une situation aussi malsaine, alors surtout que l'assurance de la responsabilité qui naît de la circulation automobile est au premier chef une question d'ordre public.

Le régime de liberté accordé aux Compagnies avait grandement facilité le développement de l'assurance automobile, en suscitant par la concurrence une émulation dont la clientèle avait tiré profit, et par la réduction des tarifs et par un libéralisme plus grand dans les conditions générales des polices. Mais de cette liberté sans contrainte était sorti un péril si redoutable qu'il appelait nécessairement le contrôle de l'Etat.

3. Ce contrôle a été réalisé par une procédure d'extrême urgence, et sans plus attendre l'issue—d'ailleurs incertaine—des discussions engagées sur le plan doctrinal et qui opposaient depuis de longues années les partisans de l'assurance obligatoire et ceux de l'assurance libre s'appuyant sur un Fonds de Garantie : tel a été l'objet d'un Décret-Loi du 8 août 1935 inspiré de « la nécessité urgente d'instituer au profit des victimes d'accidents des garanties qui leur assurent la juste indemnisation à laquelle ils peuvent prétendre », et ainsi préoccupé d'apporter « la solution pratique d'un problème que la fréquence des accidents causés par l'automobile et l'insuffisance des garanties offertes par certains assureurs posent aujourd'hui de façon pressante » (Rapport au Président de la République, J. O., 9 août 1935, p. 8690).

Ce décret n'est pas, à vrai dire, une improvisation. Un projet de loi ayant le même objet avait été déposé par le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale depuis le 19 janvier 1933. L'exposé des motifs de ce projet de loi faisait déjà valoir que des divergences de vues s'étaient élevées sur les moyens propres à assurer la protection des droits des victimes d'accidents d'automobile.

En attendant qu'une entente pût s'établir, ou que l'une des thèses en présence démontrât sa supériorité, il était une me-

sure commune aux deux systèmes et qui pouvait être adoptée sans délai : la surveillance et le contrôle des Sociétés d'assurances couvrant le risque d'accidents causés par les véhicules automobiles.

Le Décret du 8 août 1935 a eu pour résultat de donner la vie à une mesure qui, reconnue nécessaire et urgente par tous, n'avait pu sortir du cadre de laborieuses et confuses discussions.

Il pose le principe : 1° de l'agrément obligatoire par arrêté du Ministre du Travail des entreprises qui seront autorisées à pratiquer l'assurance contre les accidents d'automobile; 2° du contrôle et de la surveillance des dites entreprises.

Un Règlement d'Administration Publique à intervenir dans les six mois de la publication du dit Décret, déterminera les conditions générales d'exercice du contrôle ainsi que les obligations des entreprises privées d'assurances françaises ou étrangères, Sociétés d'assurances et assureurs, qui pratiquent en France et en Algérie l'assurance des risques d'accidents ou de responsabilité civile résultant de l'emploi de véhicules automobiles de toute nature.

Le Règlement sera pris après avis d'un Comité consultatif spécial composé de 30 membres, personnalités qualifiées à des titres divers, y compris les représentants des usagers de l'automobile (2).

4. Le contrôle de l'assurance automobile aura principalement pour objet la constitution de réserves suffisantes pour couvrir le risque.

La tâche du législateur est difficile en pareille matière : il se trouve partagé entre la préoccupation de sauvegarder les intérêts des tiers, en exigeant de très fortes garanties, et le désir de ne pas mettre un obstacle absolu à la création de Sociétés nouvelles : il convient donc de fixer à une limite raisonnable les cautionnements, problème particulièrement délicat en ce qui concerne les Sociétés d'assurances mutuelles.

D'autre part, l'évaluation des réserves pour sinistres restant

(2) Ce Règlement est actuellement en instance devant le Conseil d'Etat. Sa publication au *Journal Officiel* mettra en jeu tout le mécanisme du contrôle de l'assurance automobile, celui-ci devant entrer en application trois mois après cette date.

à régler constituera un point particulièrement délicat du système du contrôle.

Des techniciens ont démontré, en effet, qu'une compagnie pratiquant exclusivement l'assurance du risque automobile peut se développer pendant de nombreuses années, à la seule condition de maintenir un encaissement constant, sans éprouver de difficultés graves dans ses paiements, et cependant tomber en faillite subitement avec une perte considérable. Voici quelques précisions :

Avec un volume de primes de 3 millions, une telle Compagnie peut subir une perte industrielle de 20 % et cependant réussir pendant 5 ans à accroître ses réserves et à n'entamer son capital qu'au bout de 9 ans.

Avec un encaissement plus réduit, plus la Compagnie peut durer longtemps, mais plus aussi la perte totale est importante. Si, par exemple, cet encaissement est de 3 millions, une Société peut se développer pendant 17 ans sans rencontrer des difficultés insurmontables, pour tomber en faillite avec une perte totale de près de 48 millions, alors que jusqu'au dernier moment elle aura pu augmenter sa réserve pour sinistres restant à régler et donner, par conséquent, aux tiers l'illusion de la prospérité. Ce phénomène a d'ailleurs été illustré ces temps derniers par des faillites retentissantes qui ont définitivement amené les Pouvoirs Publics à résoudre le problème du contrôle de l'assurance automobile.

Comment expliquer cette situation ? De la manière la plus simple, par suite du retard des règlements des sinistres automobiles, retard dont les raisons sont le plus souvent indépendantes de la volonté des Compagnies. La cadence de ces règlements dans le temps ressort par exemple comme suit :

33 %		la 1 ^{re} année
35,5 %		la 2 ^e —
15,2 %		la 3 ^e —
7,7 %		la 4 ^e —
4,4 %		la 5 ^e —
2 %		la 6 ^e —
1,2 %		la 7 ^e —
1 %		la 8 ^e —
100 %		

Mais, tout naturellement, le coût moyen des sinistres croît d'année en année.

La production de primes exerce ainsi une influence considérable sur la résistance à la faillite d'une des ces compagnies d'assurances. Un dernier exemple montre que, dans le cas d'une perte industrielle de 5 % et si le portefeuille est stable, la faillite survient la 19^e année; si la production est constante, elle se produit seulement la 36^e année, l'accroissement constant de l'encaissement doublant presque la vie de la Société dans ce dernier cas (3).

Nous n'avons pas parlé de certains déboires particuliers qui viennent affecter sérieusement la marche de la société, d'une dévalorisation de la monnaie, par exemple. La Société peut se trouver alors amenée à désaffecter des réserves constituées par elle pour des sinistres restant à régler un certain nombre de valeurs dont la vente permettra de pourvoir aux paiements urgents. Peut-être même, si elle exploite concurremment d'autres branches d'assurance, sera-t-elle tentée de faire appel à ces mêmes réserves pour prolonger une existence précaire.

5. Les réserves ainsi constituées séparément ne pourront être confondues avec celles d'autres branches non contrôlées. L'exercice du contrôle devra donc aboutir à « compartimenter » l'assurance automobile, à en faire l'objet d'une gestion spéciale et d'une comptabilité séparée, afin que les réserves affectées à ce risque se trouvent bloquées, qu'elles deviennent indisponibles et ne puissent plus circuler d'une branche à l'autre, ainsi qu'il est quelquefois arrivé dans l'état antérieur d'inorganisation de l'assurance automobile (4).

L'assurance ne se contente pas de répartir les risques dans

(3) A. THÉPAUT. — Les Réserves techniques de l'Assurance contre les Accidents, Conférence faite au Siège social de l'Institut des Actuaires Français le 1^{er} avril 1935.

Du même auteur : La détermination du bénéfice industriel dans les compagnies d'assurance contre les accidents.

(4) Un Décret-Loi du 30 octobre 1935 institue le contrôle des placements des sociétés d'assurances, de capitalisation et d'épargne. Il a pour but d'empêcher certains détournements de valeurs et d'éviter certaines immobilisations frauduleuses. Il s'applique aux assurances automobiles nouvellement assujetties au contrôle de l'Etat.

l'espace, elle s'efforce aussi de les équilibrer dans le temps. Les compagnies qui ont le souci d'offrir à leurs adhérents le plus haut degré de sécurité accumulent donc les réserves qui leur permettent de supporter aisément les pertes occasionnées par des années particulièrement calamiteuses et comportant un nombre excessif de sinistres. L'organisation nouvelle devra respecter cette prudente tradition, et le Fisc dont le contrôle est quelquefois en désaccord avec celui du Ministère du Travail, par exemple lorsqu'il impose comme bénéfices des amortissements obligatoires et qui sont la garantie des assurés, s'abstiendra de manifester des exigences excessives.

Par ailleurs il semble bien qu'un autre Décret-Loi du 30 octobre 1935 qui prévoit que chaque Société adoptera une forme de bilan, pour tous ses exercices successifs, sans pouvoir la modifier autrement que par décision de l'Assemblée Générale des actionnaires, sur le rapport des commissaires, ait orienté définitivement la législation vers un type de bilan suivant un modèle uniforme pour chaque catégorie d'opérations d'assurances. C'est chose faite en ce qui concerne les Sociétés d'assurances sur la vie, de capitalisation et d'épargne, et pour la gestion spéciale des assurances contre les accidents du travail. Mais le bilan général d'une société dont les opérations s'étendent à la fois aux accidents du travail et aux risques de droit commun — parmi lesquels figure au premier rang le risque automobile — n'est pas soumis à la nouvelle forme prévue par la loi. Il est désirable que le Règlement à intervenir en application du Décret du 8 août 1935 s'engage plus avant dans la même voie.

6. Peut-être le contrôle aura-t-il la faculté d'imposer également une police-type automobile, sous cette seule réserve que la nature des opérations envisagées exige que l'assureur conserve toute son indépendance dans leur direction, le règlement des indemnités relevant seulement de décisions judiciaires et d'accords librement consentis, et le contrôle ne s'appliquant plus qu'à l'exécution de ces accords ou de ces décisions.

7. Dans quel esprit l'Administration devra-t-elle intervenir? Instrument d'un maniement difficile et qui exige une documentation très étendue, des informations très précises, le

Contrôle s'efforcera de laisser aux Compagnies une liberté compatible avec la sécurité qu'elles doivent offrir, et ses interventions seront à la fois assez promptes pour prévenir les défaillances plutôt que de les constater après coup, et assez prudentes et réfléchies pour que les mesures de précaution ou de défense reconnues indispensables ne soient pas prises avec une hâte qui risquerait de les rendre dangereuses et inopérantes (5).

L'absence de tout contrôle a permis la naissance d'entreprises peu scrupuleuses, dénuées de la responsabilité morale nécessaire pour effectuer des opérations aussi délicates que celles qui concernent la prévoyance sociale, et pour lesquelles la confiance du public est nécessaire et indispensable. Cette situation d'incertitude et d'insécurité a impérieusement appelé l'attention du législateur qui ne pouvait demeurer indifférent à l'exploitation d'un public manquant de l'expérience nécessaire à la défense de ses intérêts contre des Sociétés qui trompaient honteusement les principes de la morale et de l'honnêteté commerciale.

La tendance moderne à conférer à l'assurance une fonction sociale étendue, inséparablement liée au progrès économique, est enfin venue placer la question sur le terrain de l'ordre public, de sorte qu'il appartient au Service nouveau du Contrôle de résoudre le problème qui consiste à protéger les intérêts publics tout en veillant à l'intégrité des organismes privés qui les fécondent, à rechercher sous cet angle les convenances réciproques de l'assuré et de l'assureur et à équilibrer leurs justes intérêts respectifs. L'assurance, magnifique institution d'un intérêt économique et social éminent, ne devait pas, ne pouvait pas se compromettre définitivement dans le mercantilisme et dans les combinaisons financières. C'est par l'idée de sécurité que se définit étymologiquement l'assurance : le Contrôle nouveau, par l'élimination d'indésirables, lui rendra sa véritable physionomie.

8. Le Contrôle de l'assurance automobile est destiné, aux

(5) Rapport présenté au Sénat par M. Cavaillon, au nom de la Commission des Finances, sur le projet de loi adopté par la Chambre des Députés, portant fixation du Budget général de l'exercice 1935, au titre du Ministère du Travail. Sénat 1934, Session extraordinaire n° 610.

termes mêmes de la loi du 8 juin 1935 qui a permis de l'instituer par Décret, à protéger l'épargne; indirectement, il profitera aux victimes d'accidents par la suppression du risque d'insolvabilité de l'assureur. Ainsi il facilitera et peut être hâtera la création de ce Fonds de Garantie qui nous paraît absolument indispensable, quelque parti que l'on prenne au regard de l'assurance obligatoire, pour une heureuse solution du problème de la victime. Il ne saurait être question, en effet, et dans aucune éventualité, d'appeler cet organisme à couvrir les défaillances possibles des sociétés d'assurances, à remplir en quelque sorte à leur égard l'office d'une Caisse auxiliaire de garantie : ses charges deviendraient subitement beaucoup trop lourdes et les taxes destinées à y faire face absolument intolérables. D'où l'impérieuse nécessité de soumettre toutes les entreprises d'assurances automobiles à un contrôle financier sévère, et l'espoir qu'il répondra pleinement à la loi de son institution que le Décret du 8 août 1935 définit dans les termes suivants : « éliminer très rapidement les entreprises douteuses; donner confiance à la très grande majorité des automobilistes qui ont admis, sans y être obligés, qu'il est de leur devoir comme de leur intérêt de s'assurer... ».

9. Le Rapport au Président de la République continue : « lorsqu'il aura fonctionné pendant un certain temps, le contrôle sera en mesure de réunir une documentation qui fait actuellement défaut, et qui permettra de décider sur un plan pratique et non plus en vertu de considérations théoriques, de la meilleure solution à adopter pour donner à la victime la certitude qu'elle obtiendra satisfaction ».

Avec raison — et l'on sait combien nous sommes attaché nous-même à cette méthode — le législateur s'en remet à la leçon des faits et de l'expérience. La branche d'exploitation que nous étudions ici est en effet soumise à une constante évolution qui tient à la modification rapide des éléments caractéristiques du risque : la voiture, la chaussée, la signalisation, l'intensité de la circulation, la surveillance et la police des routes, la plus ou moins grande sévérité des Tribunaux, l'orientation nouvelle de la jurisprudence, etc... Les Compagnies ont bien organisé un service de statistiques, qui fonc-

tionne depuis plusieurs années et dont les observations basées sur les données les plus précises, permettent de suivre de très près les variations du risque automobile et d'en déduire pour l'assureur une tarification aussi rationnelle que possible. Mais les statistiques démontrent que les éléments qui influent sur la matière sont trop variables pour que l'on puisse dégager avec une certitude scientifique la valeur du risque automobile, déterminée par la fréquence des accidents et le coût moyen des sinistres : des éléments qui interviennent quelques-uns sont purement psychologiques, presque tous sont essentiellement variables, non seulement suivant les villes et les régions, mais aussi d'une année à l'autre (6).

La technique de l'assurance, dans cette branche relativement jeune n'est donc pas encore et ne peut être aussi complètement stabilisée que dans le domaine de la législation des accidents du travail qui a institué le principe d'ayants-droit strictement limités et d'indemnités forfaitaires, alors qu'en matière automobile les responsabilités juridiques et leurs conséquences pécuniaires sont essentiellement variables. Mais certains pensent précisément que le contrôle établi par le Décret du 8 août 1935 constitue un jalon posé en faveur de l'indemnisation forfaitaire des victimes d'accidents d'automobile, condition à laquelle serait subordonnée la certitude, dont il est parlé dans le Préambule de ce Décret, que les dites victimes obtiendront satisfaction (7).

D'autres ont voulu y voir le prélude d'un monopole étatiste. Mais n'en serait-il pas, au contraire, l'antidote, les compagnies privées ayant beaucoup moins à craindre pour la liberté de leur industrie dans un marché complètement assaini soit par leur discipline propre et spontanée, soit par la contrainte du contrôle, que s'ils se dérobaient aux dispositions prises en vue de garantir la sécurité de leurs assurés ainsi que des tiers lésés?

Certains pensent plutôt que la mise en vigueur du Décret-Loi sur le contrôle de l'assurance automobile fera provisoirement reléguer au second plan la question de l'assurance obli-

(6) Conférence faite par M. Burlot, le 9 février 1936, à l'Institut des Actuaire Français.

(7) *Le Journal du Commerce*, 28 novembre 1935.

gatoire. Par contre, celle du Fonds de Garantie pourra être évoquée à nouveau plus rapidement.

Elle avait été fort opportunément dissociée du projet de loi sur le contrôle qui est devenu le Décret-Loi du 8 août 1935 en raison des objections soulevées contre les taxes qu'on avait proposées pour l'alimenter, surprime d'assurance ou super-impôt. Et c'est ainsi que le Décret-Loi sur le contrôle put obtenir une adhésion unanime.

CHAPITRE VII

Projet de contrôle des intermédiaires en matière d'accidents de droit commun.

1. Il ne suffit point d'introduire dans la législation des dispositions qui rendent toujours solvable le débiteur de l'indemnité, de mettre cette indemnité à l'abri de toute atteinte en la frappant d'une affectation spéciale et définitive; il faut aller plus loin et en réserver le profit uniquement au créancier, autrement cette législation ne serait qu'un leurre.

L'article 20 de la loi du 9 avril 1898 frappe de nullité les obligations contractées pour rémunération de leur services envers les intermédiaires qui se chargent, moyennant émoluments convenus à l'avance, d'assurer aux victimes d'accidents ou à leurs ayants-droit le bénéfice des instances ou des accords prévus aux articles 15, 16, 17 et 19 de la dite loi. Une mesure analogue ne s'impose-t-elle pas dans le domaine des accidents d'automobile?

Depuis le développement si rapide de la locomotion automobile, alors que la presse locale, régionale, parisienne, réserve régulièrement une place importante au reportage des nombreux accidents de la route, se sont créées sur tout le territoire de nombreuses agences, parfaitement organisées, qui se mettent immédiatement en rapport avec les victimes et leur offrent d'obtenir des tiers responsables ou de leur assureur le maximum d'avantages moyennant un prélèvement sur les indemnités provisionnelles ou définitives. Ce prélèvement,

fixé par un contrat qui permet à l'intermédiaire de le toucher lui-même sur l'indemnité perçue directement par lui, varie de 20 à 30 %, mais c'est ce dernier taux qui est de beaucoup le plus fréquent.

Ce n'est qu'au moment où il reçoit ce qui n'est plus qu'un solde, que le blessé s'aperçoit de l'importance de l'engagement qu'il a pris hâtivement sous l'émotion de l'accident et sans calculer suffisamment ses conséquences. En tout cas, soit lui-même, soit l'intermédiaire escompte pouvoir se rattraper en majorant la demande d'indemnité, ce qui met obstacle à la rapidité du règlement et occasionne des procès qu'une entente loyale aurait pu éviter.

On objectera que le cas visé par la loi du 9 avril 1898 est bien différent de l'accident d'automobile qui pose des questions de responsabilité et de calcul d'indemnité autrement délicates. Mais la valeur de cette objection est bien réduite en l'état actuel de la jurisprudence automobile, tel que nous l'avons précédemment exposé.

On a prétendu aussi que les victimes trouvent en ces agents d'affaires des enquêteurs qui recueillent les témoignages utiles comme ils relèvent toutes circonstances favorables en vue de soutenir la demande d'indemnité. Mais n'oublie-t-on pas qu'une enquête, en cas d'accident corporel, est toujours faite soit par la police locale, soit par la gendarmerie et que ces enquêtes, menées avec une consciencieuse compétence, contiennent le plus généralement tous les éléments du procès?

2. Cette situation a inspiré la proposition de loi déposée au Sénat par M. Jean Odin, et tendant à la répression des agissements de certains intermédiaires en matière d'accidents (1).

Cette proposition comportait une interdiction générale s'appliquant à tous les accidents et non pas seulement aux accidents causés par les véhicules automobiles, mais elle visait tout spécialement ces derniers. Elle a été adoptée par la Haute Assemblée dans sa séance du 28 février 1934, dans son article unique qui porte notamment : « sont nulles de plein droit et de nul effet, les obligations contractuelles pour rémunération

(1) *Sénat*, n° 137, année 1933; n° 9, année 1934.

de leurs services ou de leurs avances envers les intermédiaires qui se chargent moyennant émoluments convenus à l'avance d'assurer aux victimes d'accidents du droit commun ou à leurs ayants-droit le bénéfice d'accords amiables ou d'instances judiciaires ».

3. La jurisprudence, sans attendre le vote d'une loi spéciale, a pu déclarer usuraire le taux de 20 % et prononcer la nullité de telles conventions signées sous l'empire de l'émotion et de la douleur, l'agent d'affaires ayant abusé de la situation pour obtenir des avantages disproportionnés avec l'assistance prêtée (2).

4. L'Association Nationale des Avocats inscrits a voté dans sa réunion du 26 octobre 1935 un vœu favorable à l'interdiction selon la proposition votée par le Sénat du pacte « de quota litis ». « Il n'est pas douteux, écrivait le Rapporteur, que le nouveau rythme de l'existence et l'utilisation de moyens de transport sans cesse plus rapides aient donné au risque d'accident corporel une importance inconnue jusqu'ici. Il est impossible de considérer comme une solution de ce grave problème social l'alternative laissée aux victimes entre la soumission aux exigences des entrepreneurs de procès à forfait et la capitulation devant les compagnies d'assurances. Le devoir de l'Etat est d'assurer aux victimes d'accidents, par une procédure exceptionnellement rapide, avec l'audition presque immédiate des témoins, la possibilité d'obtenir — en attendant, dans des délais rapprochés, la décision définitive de justice — une provision suffisante pour subvenir à leur existence matérielle, aux soins nécessaires à leur état et à la poursuite de la procédure » (3).

Diverses propositions de loi ont été déposées dans le même sens avec l'objectif précis de hâter la procédure relative aux accidentés d'automobile. (Proposition de M. Valensi, Député,

(2) Trib. civ. de la Seine, 21 mars 1934 — *Gaz. trib.*, 15 juillet 1934.

(3) XIV^e Congrès de l'Association Nationale des Avocats tenu à Rabat en avril 1935.

1934, n° 4050 — Proposition de M. Tasso, Député, 1935, n° 4576) (4).

Un décret-Loi du 8 août 1935, modifiant l'art. 188 du Code d'Instruction Criminelle, semble avoir répondu à la même préoccupation en décidant qu'en matière de simple police comme en matière correctionnelle, au cas de défaut, comme au cas de condamnation contradictoire du prévenu, ou de débouté d'opposition, il pourra être accordé à la partie civile une provision, et que cette disposition sera exécutoire, suivant les cas, nonobstant l'opposition ou l'appel.

5. Ne doivent pas être confondues avec les Offices intermédiaires dont il vient d'être parlé, les Sociétés de Défense Automobile qui émettent des polices garantissant, moyennant paiement d'une prime, le règlement des frais relatifs aux actions en responsabilité ayant leur origine dans la circulation des véhicules. Nous sommes ici en présence de véritables Sociétés d'assurances qui doivent d'ailleurs, dans les contrats qu'elles délivrent, respecter les règles d'ordre public contenues dans la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance. Leur situation juridique est à cet égard absolument différente de celle des sociétés de défense fiscale auxquelles un arrêt du Conseil d'Etat du 13 février 1932 a refusé la qualité de Sociétés d'assurances.

Le Tribunal Fédéral Suisse a tranché la question dans un sens identique en décidant que la garantie des frais et dépens d'un procès, en échange d'une redevance périodique forfaitaire perçue sous la forme d'une prime, réunit tous les éléments d'un contrat d'assurance (5).

(4) Consulter pour l'ensemble de ces questions le Rapport fait par M. Alcide Delmont au nom de la Commission de la Législation civile et criminelle chargée d'examiner : I. La proposition de Loi, adoptée par le Sénat, tendant à la répression des agissements de certains intermédiaires en matière d'accidents. II. Les propositions de loi : 1° de M. LACOURT tendant à réglementer les interventions des intermédiaires en matière d'accidents de droit commun; 2° de M. Théodore VALENSI ayant pour objet de renforcer la protection due aux accidentés de droit commun; 3° de M. Henri Tasso ayant pour objet de hâter la procédure relative aux accidentés d'automobile. (Députés, 1936, n° 6685, annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 27 février 1936).

(5) *Revue Générale des Assurances Terrestres*, 1933, p. 463; 1935, p. 734, note Falque.

CHAPITRE VIII

Assurance obligatoire et mesures connexes, en Droit comparé.

Les théories ne se construisent trop souvent qu'aux dépens du réel : et l'expérience, mieux que les controverses doctrinales, nous fait aussi apercevoir plus sûrement les limites d'application des formules proposées.

En économie sociale ou politique, l'excellence, la prédominance de la méthode d'observation n'est plus à démontrer. Or, il est peu de matières où il soit plus nécessaire qu'en assurance de conjuguer la théorie et la pratique, et où l'idée ne doive être acquise qu'à l'observation des faits, une bonne méthode scientifique commandant de procéder à des expériences en sens opposé pour vérifier l'exactitude d'un résultat, ce qui est également vrai en matière économique-sociale. A ce titre, l'examen de l'œuvre entreprise en pays étrangers pour la réalisation du même objectif que nous poursuivons nous-même, est susceptible de nous fournir les renseignements comparatifs les plus précieux.

SECTION I. — ETATS-UNIS

1. Il est déplorable de constater qu'une personne blessée dans un accident d'automobile sans qu'il y ait une faute quelconque de sa part ne puisse recouvrer la créance d'indemnité que la loi lui accorde, uniquement pour cette raison que le

propriétaire ou le conducteur de l'automobile responsable de cet accident est insolvable. Les Etats-Unis, en raison du nombre-record des accidents qu'ils accusent annuellement et du caractère exceptionnel d'acuité que présente le problème de la réparation des dommages causés par ces accidents, ont réalisé plus profondément que tout autre pays l'injustice d'une telle situation. Une autre circonstance explique encore la gravité du problème : beaucoup de voitures, 80 % peut-être, sont vendues à crédit, de sorte que les victimes d'accidents ne peuvent plus compter que sur la capacité habituelle de paiement de l'automobiliste américain, capacité qui a été fortement éprouvée du fait de la crise actuelle.

L'opinion publique a donc réclamé avec insistance des mesures énergiques pour protéger les innocentes victimes d'accidents d'automobile, et elle a demandé le remède à l'assurance obligatoire.

Mais l'expérience poursuivie par le seul Etat qui a instauré le système de l'assurance obligatoire, le Massachusetts, a causé une certaine désillusion lorsqu'on a vu des blessés se heurter à la résistance des compagnies d'assurances et finalement ne pouvoir encaisser le montant de la garantie souscrite par l'automobiliste responsable.

2. On s'est alors efforcé d'élaborer un nouveau Statut d'assurance répondant au désir de l'opinion publique. Mais ces diverses tentatives ont rencontré un premier obstacle dans la conception ancienne qui considérait la police de responsabilité automobile comme uniquement destinée à protéger le souscripteur contre toute réclamation qui pourrait être dirigée contre lui. En d'autres termes, l'automobiliste faisait les frais d'un tel contrat pour sa seule sécurité, et la compagnie, en lui vendant cette garantie, n'avait en vue que le seul intérêt de son assuré. Mais il vint un moment où l'argent encaissé par la compagnie d'assurance pour mettre le propriétaire de l'automobile à l'abri de toutes poursuites de la part des personnes blessées, n'était pas utilisé pour l'indemnisation de ces personnes. C'est alors que, sous l'influence de l'opinion publique, la situation se renversa et qu'une plus grande attention fut accordée à la réparation effective des accidents qu'à la sécu-

rité personnelle de l'automobiliste, et c'est la victime qui vint occuper la première place dans la discussion.

La période d'adaptation de l'assurance fut fort lente : la chose s'explique aisément par le défaut de traditions juridiques. La validité de l'assurance de la responsabilité civile ne faisait-elle pas encore tout récemment l'objet d'une contestation devant la Cour Suprême de Mississipi. Un arrêt de cette Cour, en date du 5 janvier 1931, a repoussé toute argumentation contraire pour décider que le commettant peut assurer sa responsabilité civile pour des actes dommageables de ses préposés lorsque sa responsabilité est fondée non sur une faute personnelle de l'employeur, mais sur le principe qui met les risques d'une activité commerciale à la charge de celui qui les crée (1).

Il est juste de reconnaître que la validité de l'assurance-responsabilité a été rarement contestée depuis l'époque, vers 1890, où elle s'est largement développée aux Etats-Unis. La plupart des Etats ont autorisé la formation et le fonctionnement de Compagnies d'assurance-responsabilité avec cette restriction que seule la responsabilité civile (par opposition avec la responsabilité pénale) pourrait être assurée.

Lorsque des lois ont été votées ultérieurement pour régler la circulation automobile, l'inobservation de ces lois étant sanctionnée par des peines d'amende ou d'emprisonnement, le problème s'est alors posé de savoir si le contrat d'assurance-responsabilité civile conclu par un automobiliste le garantirait contre les suites d'une infraction pénale. La question a été discutée à l'occasion d'un accident causé à un tiers alors que l'automobile de l'assuré était conduite par un mineur de 18 ans, en violation d'une disposition de la loi pénale. L'avocat qui soutenait le procès contre la Compagnie d'assurance plaida brillamment qu'adopter l'interprétation de celle-ci aboutirait à réduire la garantie à une fiction. « Les Tribunaux, ajouta-t-il, sont lents à substituer leurs propres points de vue à ceux qui ont été consacrés dans des institutions établies par des croyances et des pratiques quotidiennes qui ont

(1) Cour suprême de Mississipi, 5 janvier 1931. — Robinson et Al. v. United States Fidelity & Guaranty Co, 131 Southern Reporter 541.

pris racine et ont prospéré. Au point de vue de la garantie, les blessures sont accidentelles, ou non, eu égard moins à la nature de leur cause qu'à la nature des conséquences. Les cas d'exclusion s'étendraient à l'infini si l'on poussait l'argumentation du défendeur dans ses ultimes conséquences logiques. Tout acte, à l'exclusion des gestes ou mouvements automatiques ou instinctifs, est volontaire si on l'envisage isolément et sans tenir compte de ses conséquences. La responsabilité des dites conséquences peut être assimilée à une responsabilité pour négligence ». (*Messersmith v. American Fidelity C^o*; 232 N. Y. 161, 133 N. E. 432, 1921). Le Tribunal de New-York décida finalement que la responsabilité de l'assuré, du fait de la violation par lui des lois concernant la circulation automobile, pouvait être couverte par une assurance.

D'ailleurs et en réponse à l'argumentation qui soutenait que l'assurance-responsabilité est susceptible de rendre les automobilistes imprudents, la Cour Suprême des Etats-Unis a déclaré que l'augmentation du danger qui en résultait pour le public était en partie compensée par l'indemnisation plus sûre de la victime d'un accident (*Merchants' Mutual Auto Liability Ins. C^o v. Smart*, 267 U. S. 126, 45 Sup. Ct 320, 1925).

3. Si l'assurance-responsabilité a acquis largement droit de cité aux Etats-Unis, son développement apparaît encore aujourd'hui quelque peu cahotique. L'on sait, en effet, que la matière des assurances n'est pas réglementée par le Gouvernement fédéral, excepté dans le petit district de Columbia. Chaque Etat de la Fédération établit sans contrôle extérieur son propre droit des assurances, à moins que sa législation intérieure ne se trouve en conflit avec une disposition générale de la Constitution nationale.

Il s'en est suivi un conflit de législations locales, les Etats ayant le pouvoir constitutionnel de réglementer les conditions d'un contrat d'assurance souscrit à l'étranger.

Par ailleurs, il n'existe pas un Statut uniforme de responsabilité. Il est seulement vrai que les législations des divers Etats ont, en général, conservé le principe de la responsabilité fondée sur la faute : l'automobiliste ne peut être recherché que si la preuve d'une faute exclusive est rapportée contre

lui, la participation du blessé à l'accident par son imprudence personnelle étant suffisante pour lui retirer tout droit à indemnisation. Système extrême, ainsi qu'on le voit, et fort éloigné de nos conceptions européennes actuelles.

Le plaignant doit donc démontrer devant le jury la faute de l'auteur de l'accident et l'absence de toute faute de sa part pour obtenir un jugement de condamnation. Mais comme les législations prévoient un critérium « standard » pour déterminer s'il y a ou non négligence de l'automobiliste par rapport à la conception de l'homme « raisonnablement » prudent, le juge est donc admis à trancher la responsabilité selon sa conception personnelle d'une notion aussi artificielle que le standard. Il faut, en outre, ajouter les difficultés juridiques rencontrées par la victime pour l'administration de sa preuve.

Cette situation confuse explique les efforts poursuivis vers la codification d'une législation commune concernant à la fois la responsabilité et l'assurance.

La nécessité d'une telle réforme a été nettement mise en lumière par M. Howard C. Spencer, premier député Surintendant de l'Etat de New-York, qui fait remarquer que la loi des assurances de cet Etat n'a jamais été élaborée et écrite une seule fois dans la forme d'un texte unique. Elle est composée de textes hétérogènes dont la plupart sont désuets, ambigus ou illogiques. L'auteur donnait en même temps des exemples prouvant combien on perd de temps pour se pénétrer des caractéristiques les plus importantes de la loi, dénonçant en outre l'absurdité de permettre l'existence d'obscurités comme celles de la Section 174.

Il est impossible, ajoutait-il, de surmonter ces défauts par le procédé habituel des amendements : dans la plupart des cas, les Sections ont déjà été trop amendées, le seul remède est une révision totale. Le langage de la loi doit être modifié pour se conformer aux conditions sociales et économiques actuelles, et il faudrait aussi moderniser la procédure administrative à certains égards, et, ici et là, changer l'essence même de la loi (2).

4. La législation dite de l'invité — « Guest Law » — cons-

(2) Conférence rapportée par *The Weekly Underwriter* du 28 sept. 1935.

titue un exemple frappant de ces divergences auxquelles il serait opportun de remédier pour éviter des contrariétés rendant difficile l'application d'un système de sécurité collective par l'assurance.

Qui est un « invité » ? Ce mot a reçu dans la littérature de la législation automobile une très grande extension. Il comprend le mari, la femme, les parents, les enfants, les frères et sœurs et alliés au même degré, les voisins, les employés, une garde-malade se rendant au chevet du patient, un client éventuel circulant avec un démonstrateur, etc...

La question qui se pose est de déterminer les responsabilités en cas d'accident d'automobile : sur ce point, les Tribunaux sont divisés en deux camps avec un groupe intermédiaire. Dans le premier qui comprend la majorité des Cours de justice des Etats et des Cours fédérales, la règle est que l'hôte ou le propriétaire du véhicule automobile quand il est conduit par lui ou par un ami avec son autorisation, doit à l'invité les soins ordinaires que tout homme raisonnable doit apporter dans un ensemble déterminé de circonstances.

Dans un second groupe — c'est la minorité — l'invité ne peut récupérer son dommage s'il n'établit pas une grave négligence à la charge du propriétaire ou du conducteur de l'automobile.

Dans un système intermédiaire, une importante décision de la Cour de Pensylvanie a précisé que l'automobiliste est seulement responsable pour « négligence ordinaire » dans le cas exclusivement où le transport a lieu pour le seul bénéfice des personnes invitées gracieusement par lui : si, au contraire, ce transport est effectué dans leur intérêt commun et plus spécialement dans le sien, le conducteur est tenu d'une « grande diligence » pour la sécurité de son passager.

La jurisprudence américaine connaît également la théorie de « l'entreprise commune » et de « la participation au risque ». Certains Cours font même obligation au passager bénévole d'intervenir utilement dans la conduite du véhicule en signalant à temps un passage à niveau, en faisant le geste nécessaire pour dépasser, etc...

Un autre problème n'est pas moins diversement traité par les Tribunaux, celui de l'action conférée au cas d'accident à la

femme contre le mari. Là également il a été constaté que l'existence d'un contrat d'assurance était de nature à encourager de semblables réclamations. D'ailleurs les législations des Etats contiennent des clauses tout à fait différentes sur la validité de telles actions, de sorte qu'aucune jurisprudence précise ne s'est uniformément affirmée dans aucun d'eux.

II

5. C'est dans ce cadre où ni la responsabilité civile de l'automobiliste, ni l'assurance de cette responsabilité ne sont soumises à un régime légal uniforme, que devait être résolu le problème posé par l'opinion publique américaine principalement soucieuse de procurer à tout tiers victime d'un accident n'engageant aucunement sa responsabilité un débiteur solvable. L'Etat de Massachusetts a pris l'initiative de cette réforme en instituant l'assurance obligatoire. Son exemple n'a pas été suivi par d'autres Etats qui ont dirigé leurs efforts vers d'autres mesures de sécurité. Fort heureusement, la forme particulière du système de Gouvernement américain permet des expériences économiques et sociales sans que toute la nation soit impliquée dans les essais tentés : lorsque ces expériences de laboratoire se révèlent infructueuses, le mal est confiné dans l'Etat qui en a pris l'initiative sans s'étendre aux autres. C'est bien ce qui paraît s'être produit à l'occasion de la loi du Massachusetts qui est entrée en application le 1^{er} janvier 1927 et dont il nous faut présenter sommairement le développement.

6. Durant la Session de 1924-1925, les Assemblées législatives de 38 Etats examinèrent le problème de l'assurance automobile obligatoire. Les projets déposés en ce sens étaient destinés à protéger le public contre les accidents causés par la faute de conducteurs insolubles. Un seul Etat, celui du Massachusetts vota une telle législation.

La loi oblige toute personne qui fait enregistrer un véhicule automobile à prouver qu'elle a souscrit une assurance ou une obligation pour la somme de 5.000 dollars et de 10.000 dollars par sinistre, pour le cas seulement de blessures corporelles.,

L'immatriculation du véhicule automobile est soumise à l'une des trois conditions suivantes :

- 1° Production d'une police d'assurance;
- 2° Production d'un bon de garantie délivré par une Compagnie dûment autorisée à émettre de tels bons;
- 3° Dépôt d'un cautionnement aux mains d'un fonctionnaire du Département des Travaux Publics.

Ce n'est pas seulement le véhicule automobile lui-même qui doit être enregistré, la personne appelée à le conduire doit en outre obtenir une licence appropriée.

La sécurité fournie par tout propriétaire d'automobile — excepté s'il s'agit d'une personne publique — pour tenir lieu de preuve de sa solvabilité financière comme condition d'enregistrement du véhicule, doit couvrir l'usage de la voiture sur les voies publiques à l'intérieur de l'Etat par le propriétaire ou par tout autre avec son consentement.

La loi ne modifie pas autrement les règles habituelles de la responsabilité civile, et la situation quant aux réclamations et quant au paiement des indemnités est exactement la même qu'auparavant.

La réglementation du Massachusetts est sans effet en dehors de l'Etat, et par exemple ne s'applique pas aux ressortissants qui sont blessés à l'étranger, ou aux accidents causés par des automobiles étrangères : un avenant est bien offert par les compagnies pour couvrir ce risque, mais beaucoup d'assurés s'en désintéressent. La loi est également sans effet dans les propriétés privées.

Les véhicules publics ne tombent pas en principe sous le coup de la loi. Un amendement est venu obliger les communes à s'assurer, mais il reste encore le cas où un employé municipal utilise une voiture pour son usage personnel, cas qui ne rentre pas dans les prévisions légales.

7. L'intervention de l'Etat ne se limite pas à l'obligation pour tout détenteur de voiture de contracter une assurance de responsabilité civile auprès d'une compagnie privée : il se réserve en outre la faculté de fixer le taux maximum des primes; c'est là matière à interventions politiques qui rendent la

loi d'une application fort difficile pour les Compagnies. Le fonctionnaire chargé d'établir les taux de primes est, en effet, en raison des promesses faites par les candidats aux électeurs, amené à tenir compte des pressions exercées sur lui par les Députés élus pour comprimer à l'extrême les tarifs.

Les Compagnies qui ne peuvent refuser une demande d'assurance et qui sont obligées d'accepter tous les risques, si indésirables soient-ils, qui leur sont proposés, sans pouvoir faire une sélection entre eux, ou de renouveler une police au taux de prime fixé par le Service du contrôle, sauf motifs plausibles à faire valoir pour expliquer leur refus, ont ainsi éprouvé des pertes considérables depuis l'application de la loi. En 1933, il y a eu 4.843 plaintes d'assurés contre les compagnies au sujet de refus d'assurer les risques offerts; sur les 1.601 affaires venues en justice, les assureurs ont eu gain de cause pour 1.127. Mais ces chiffres sont loin de traduire les dommages éprouvés par les Compagnies en raison du défaut d'adaptation des primes à la gravité réelle des risques. Une très importante société mutuelle spécialisée dans l'assurance de la responsabilité automobile a été récemment déclarée en état de faillite pour cette raison particulière, et ses 45.000 adhérents se sont trouvés subitement démunis de toute garantie. Les sociétés mutuelles paraissent avoir été frappées plus durement que les autres : on a, en effet, signalé dans ces dernières années la déconfiture de six d'entre elles.

Les chiffres suivants établissent que les compagnies opérant au Massachusetts ont toujours subi des pertes, sauf en 1932, malgré l'augmentation croissante des primes (3).

année de la police	primes encaissées	bénéfices ou déficit	ou en % primes
1927	16.619.248	— 2.244.758	— 13,6
1928	16.561.553	— 3.099.363	— 18,7
1929	19.217.932	— 2.766.821	— 14,3
1930	21.386.427	— 3.533.325	— 16,6
1931	22.619.893	— 2.007.455	— 8,9
1932	23.259.170	+ 188.999	+ 0,8

(3) Cette statistique est tirée d'un article de M. Fritz Tuchmann publié dans la *Revue Suisse d'Assurances*, 1934, n° 8 : Les Expériences américaines d'assurance obligatoire des automobiles.

Les taux de primes sont encore aujourd'hui trop bas, de sorte que de nombreuses Compagnies d'assurances ont été obligées de cesser leurs opérations relatives à l'assurance obligatoire dans l'Etat du Massachusetts. Dans un article de janvier 1935 du « Journal Of American Insurance » M. Ralph W. Blanchard, Professeur d'assurance à l'Université de Columbia, écrit que les pertes subies par les assureurs au Massachusetts entre 1927 et 1933 se sont élevées à \$ 12.734.387.

Dans ce même article, l'auteur expose que l'augmentation de primes a été plus sensible dans les grands centres. Pour les voitures privées, le tarif qui était de 31 \$ en 1927 dans chacune des cinq villes de l'Etat, atteint aujourd'hui le chiffre minimum de 40, pour passer à un maximum de 76 \$ dans ces mêmes villes.

8. La situation est rendue mauvaise pour diverses raisons. L'on s'accorde à signaler principalement les suivantes : l'assuré se désintéresse en général de toute coopération avec sa compagnie : d'où retard dans les déclarations d'accidents ou même absence totale de telles déclarations.

La police se range presque toujours du côté des blessés, et le public se refuse, en général, à donner des renseignements sur les conséquences de l'accident.

Les hommes de loi qui vivent des litiges de l'assurance sont loin d'arranger les choses. D'autre part, ils entrent en collusion avec les médecins qui peuvent, même si leur honnêteté n'est pas foncièrement suspectée, distribuer ordonnances et notes d'honoraires à profusion.

La mentalité des citoyens du Massachusetts s'est trouvée ainsi déformée. Ils sont atteints de « sinistrose », sachant que, derrière l'accidenteur, ils trouveront la garantie d'une assurance. On a fait de la loi une affaire commerciale : de multiples cas d'escroquerie ont été constatés par les Tribunaux, outre que, naturellement, les réclamations sont exorbitantes. En 1932, 64.000 réclamations furent présentées aux compagnies contre seulement 47.658 accidents constatés officiellement; en 1933, 62.462 déclarations aux compagnies, contre 49.018 sinistres constatés par la police. Autre fait étrange : le nombre des piétons blessés par les automobiles est resté à

peu près constant chaque année depuis 1927, alors que le nombre des accidents aux personnes transportées n'a cessé de croître, de 14.629 en 1927 à 35.187 en 1934. D'où la conclusion malicieuse qui a été tirée par les adversaires de la loi d'assurance obligatoire, que les gens du Massachusetts, avec leur esprit de revendication, ont appris par l'expérience la manière de toucher des indemnités. On a d'ailleurs constaté dans les années qui ont immédiatement suivi l'application de la loi d'assurance obligatoire, une recrudescence des litiges relatifs aux accidents d'automobile par rapport au nombre des procès en général :

1926-1927.....	39,09 %
1927-1928.....	52,03 %
1928-1929.....	55 %

9. Dès 1930, le Gouverneur (Républicain) du Massachusetts fut amené à annoncer que la loi ne donnait satisfaction ni aux assureurs, ni aux assurés. En 1932, le Gouverneur (Démocrate) en convoquant une Session Extraordinaire du Parlement pour examiner à nouveau la loi sur l'assurance obligatoire, suggérait qu'il serait peut-être plus sage de l'abandonner complètement. Et, cependant, bien que le mécontentement soit général contre cette loi, et en dépit des multiples amendements déposés, elle est demeurée toujours en vigueur. Comment, en effet, une loi qui assure un paiement annuel de 14 millions de dollars en moyenne ne continuerait-elle pas de soulever l'enthousiasme de ceux qui ont largement recouvré des dommages qu'autrement ils auraient sans doute été incapables de toucher. Il est impossible de fixer au juste la proportion de ceux qui, aujourd'hui indemnisés, rentrent dans cette classe, bien que les experts d'assurances pensent que, sans le concours de la loi, au moins la moitié des propriétaires de voitures au Massachusetts sont assurés, outre que beaucoup de compagnies qui mettent en circulation de très nombreux cas, et beaucoup de propriétaires de voitures particulières sont absolument capables de payer les dommages consécutifs à un accident, même s'ils n'ont pas d'assurance.

Quel est au juste le nombre de ceux que la loi a rendu

actuellement solvables par le moyen de l'assurance obligatoire et qui, autrement, n'offriraient aucune garantie? On ne peut le dire, mais il n'est pas douteux que la loi a eu de ce côté quelques bons résultats.

En définitive, la loi du Massachusetts a donné naissance à tant de fraudes que non seulement elle a perdu des défenseurs dans le pays, mais que d'autres Etats ont réfréné leur tendance première à la copier. Les Commissions législatives de Californie et de Maryland et d'Ontario au Canada (4) ont procédé à des enquêtes approfondies sur l'application de l'assurance obligatoire et ont finalement conclu en sens contraire. La Chambre de Commerce des Etats-Unis et aussi celle du Massachusetts ont manifesté leur opposition à cette loi.

10. Il a été découvert, en effet, que cette loi ne tend pas à réduire le nombre d'accidents : son simple but est d'assurer une indemnité aux victimes, sans se soucier de la prévention même des accidents. Elle oblige les Compagnies d'assurances à délivrer une police de responsabilité automobile à tous ceux qui la lui demandent, le droit important de la sélection des risques étant pratiquement annihilé : le passé d'un propriétaire précédemment convaincu de violation de la loi et de négligence dans la conduite d'une automobile est rarement pris en considération contre lui, de sorte que celui qui achète une garantie d'assurance sous la contrainte de la loi le fait pour sa propre sauvegarde et que l'obligation édictée par l'Etat change le statut normal de l'assurance en association involontaire fonctionnant en réalité pour le bénéfice des autres.

Les statistiques officielles donnent les chiffres suivants pour les années 1926 à 1934 inclus, les deux derniers chiffres ayant cependant été évalués par approximation à l'époque où ces mêmes statistiques ont été publiées.

(4) Les documents que nous avons consultés se réfèrent très souvent à la fois aux Etats-Unis et au Canada, la circulation automobile étant très intense entre ces pays et posant les mêmes problèmes à résoudre pour la satisfaction de leurs intérêts communs.

	nombre de voitures enregistrées	accidents mortels	accidents corporels	collisions
1926....	838.111	681	25.351	27.436
1927....	828.795	698	31.721	32.846
1928....	892.504	720	42.201	40.192
1929....	1.025.629	775	45.815	42.935
1930....	1.013.819	806	44.866	36.964
1931....	1.010.526	814	49.633	40.516
1932....	924.095	765	47.732	40.926
1933....	932.041	758	48.794	41.107
1934....	946.240	953	54.000	46.000

Comment la loi est-elle appliquée? Il y a quelques mois seulement, le fonctionnaire gouvernemental proposé à l'enregistrement des véhicules écrivait dans un rapport public qu'il estimait à 14.000 environ le nombre de voitures non assurées ou illégalement enregistrées, et qu'on ne pouvait espérer aucune possibilité de recouvrer quoi que ce soit sur les propriétaires de ces voitures. Un autre rapport officiel est encore plus pessimiste lorsqu'il déclare que 30 % des automobiles du Massachusetts sont enregistrées illégalement par suite de quelques infractions à la loi d'assurance automobile obligatoire.

Il convient, cependant, pour être juste, de noter que la situation s'est améliorée au cours de l'année 1935. Un graphique établi par une importante compagnie d'assurances et rapporté par « The Weekly Underwriter » du 11 janvier 1936, fait en effet figurer le Massachusetts parmi les Etats où le nombre des accidents mortels est en décroissance. Cette constatation a été aussitôt utilisée par les partisans de l'assurance automobile obligatoire pour soutenir que c'est à tort qu'on la considère comme une cause d'accroissement des accidents, car si l'assurance procure au conducteur une certaine insouciance vis-à-vis de l'accident possible en le soustrayant aux plus graves conséquences qui pourraient en résulter pour lui, c'est là le fait non de l'assurance obligatoire, mais de l'assurance en elle-même et par conséquent aussi bien de l'assurance libre

Mais la loi du Massachusetts aggrave singulièrement la situation en conférant à chaque automobiliste le droit indis-

cutable de demander et d'obtenir une assurance de responsabilité à un taux de prime normal et courant, ce qui a pour effet de faire disparaître les derniers vestiges de la crainte salubre qu'en raison de ses mauvais antécédents il ne lui soit appliqué une tarification plus élevée. Les études parues aux Etats-Unis ont quelquefois invoqué l'autorité de la loi anglaise et de la loi suisse qui ont posé le même principe d'application de l'assurance obligatoire. Mais il a été souvent perdu de vue que les législations européennes contenaient une particularité notable les différenciant complètement du régime du Massachusetts où c'est un fonctionnaire public qui fixe le taux des primes et où les compagnies sont obligées d'accepter toutes demandes d'assurance, quelque indésirable que soit le risque, sauf de graves raisons qu'elles doivent faire valoir devant un Bureau d'appel : en Angleterre et en Suisse, au contraire, les assureurs sont libres de fixer leurs taux et libres aussi de sélectionner leurs risques, et, par conséquent, de subordonner la remise à un automobiliste d'une police garantissant sa responsabilité civile au paiement d'une prime calculée suivant ses antécédents antérieurs.

III

11. Quelques esprits clairvoyants n'ont pas tardé à découvrir le vice fondamental de tout système législatif n'ayant en vue que l'indemnisation de la victime. Le problème à résoudre n'est-il pas plutôt le suivant : quelle est la meilleure méthode de prévenir les accidents automobiles? Car si l'opinion publique admet qu'un accident réparé est excusé, il ne faut pas oublier qu'un accident évité constitue un profit. Le progrès doit donc être recherché dans un autre sens : il faut tout d'abord poser le problème de la sécurité. Le système de l'assurance obligatoire incite au retrait de plainte devant la certitude d'un paiement par l'assurance. La prévention et la répression pénale sont reléguées au second plan dans l'esprit du public et dans l'esprit des Autorités administratives qui inclinent à pardonner le vol lorsqu'il y a restitution, et à penser que, dans un régime d'assurance obligatoire, la réparation des accidents constitue plus une affaire privée que sociale. On

retourne ainsi aux anciennes civilisations barbares où il était permis d'acheter l'immunité de mauvaises actions.

Sécurité en premier lieu : tel est l'objectif mis en lumière au moyen de nombreuses campagnes publicitaires par l'Association Automobile Américaine, association communément connue sous ses initiales : « A. A. A. » : ses efforts ont abouti à la création d'un second système législatif qui présente les particularités suivantes :

Le principal objectif poursuivi est d'écarter de la route, temporairement ou d'une manière permanente, les mauvais conducteurs, parce qu'après tout c'est le conducteur qui, par sa faute ou son imprudence, cause l'accident et non l'automobile, alors que l'assurance obligatoire traite sur le même pied les bons et les mauvais automobilistes et leur impose à tous le fardeau qui devrait reposer sur les mauvais seulement.

En principe donc, personne n'est obligé de s'assurer jusqu'à ce que l'automobiliste se place lui-même sous le coup de la loi en conduisant imprudemment ou en causant un accident plus ou moins sérieux. Lorsque l'une ou l'autre de ces deux conditions se réalise, la loi intervient pour exiger de lui la preuve qu'il est entièrement solvable pour réparer les accidents futurs qu'il viendrait à causer aux personnes ou aux biens. De même, il ne lui sera pas permis de circuler aussi longtemps qu'il n'aura pas payé les indemnités auxquelles il a été condamné pour un premier accident.

Ce plan nouveau rejette donc le principe de l'application universelle de l'assurance en faveur du principe de la sélection : les automobilistes qui ont prouvé eux-mêmes qu'ils étaient insolvables, négligents et coupables d'infraction aux dispositions légales concernant l'automobile et se rapportant plus particulièrement à la sécurité publique, se placent eux-mêmes automatiquement dans une classe spéciale où la loi vient exiger d'eux la preuve de leur solvabilité avant de circuler à nouveau sur les routes. Par là, on évite aux automobilistes prudents et habiles l'ennui et les tracasseries d'une assurance obligatoire et dépourvue de toute discrimination.

Ce système soulève immédiatement une objection qui peut paraître dirimante : « il ferme la porte, a-t-on dit quelquefois pour reprendre une expression populaire, après que le cheval

est volé », puisque l'assurance ou tout autre gage de sécurité ne devient obligatoire pour un conducteur que lorsqu'il a déjà blessé quelqu'un. Il a été toutefois répondu qu'il n'est pas permis à l'automobiliste de causer impunément comme au Massachusetts un accident corporel, puisqu'il est pénalisé s'il ne répare pas immédiatement le premier accident dont il est déclaré responsable, de sorte que la crainte qui pèse sur lui de se voir retirer sa licence de conduire produira un effet psychologique salubre en l'incitant à une plus grande prudence, si même elle ne l'amène plus ou moins volontairement à l'assurance sans que la loi vienne l'y contraindre.

Un grand pas se trouve donc ainsi fait vers la sécurité lorsque la loi est susceptible de mettre un automobiliste dans l'impossibilité de causer un nouveau préjudice avant qu'il n'ait complètement exécuté ses obligations de réparation envers les personnes qu'il a déjà blessées, et aussi lorsqu'elle provoque un mouvement vers la souscription volontaire d'une assurance appropriée à l'indemnisation de tout accident futur.

12. Les projets élaborés par l'Association Automobile Américaine, et qui ont successivement servi de base au vote, dans un grand nombre d'Etats, de lois plus ou moins similaires, contiennent les règles essentielles suivantes :

D'une part, suspension ou révocation du permis de conduire et du certificat d'enregistrement du véhicule pour toute personne convaincue d'infraction grave aux lois concernant la circulation automobile, personne impitoyablement chassée de la route jusqu'à ce qu'elle ait fourni une preuve jugée satisfaisante de sa capacité pécuniaire d'indemniser les dommages futurs qu'elle pourrait causer dans de nouveaux accidents d'automobile.

D'autre part, suspension et révocation de ces mêmes certificats jusqu'à ce que la personne contre laquelle un jugement a été définitivement rendu ait satisfait à toutes les causes des condamnations prononcées contre elle.

Le dernier état du modèle type de législation établi en 1935 par l'Association Automobile Américaine après plusieurs révisions du projet initial, comporte cependant un certain adoucissement en ce sens que la suspension du permis de

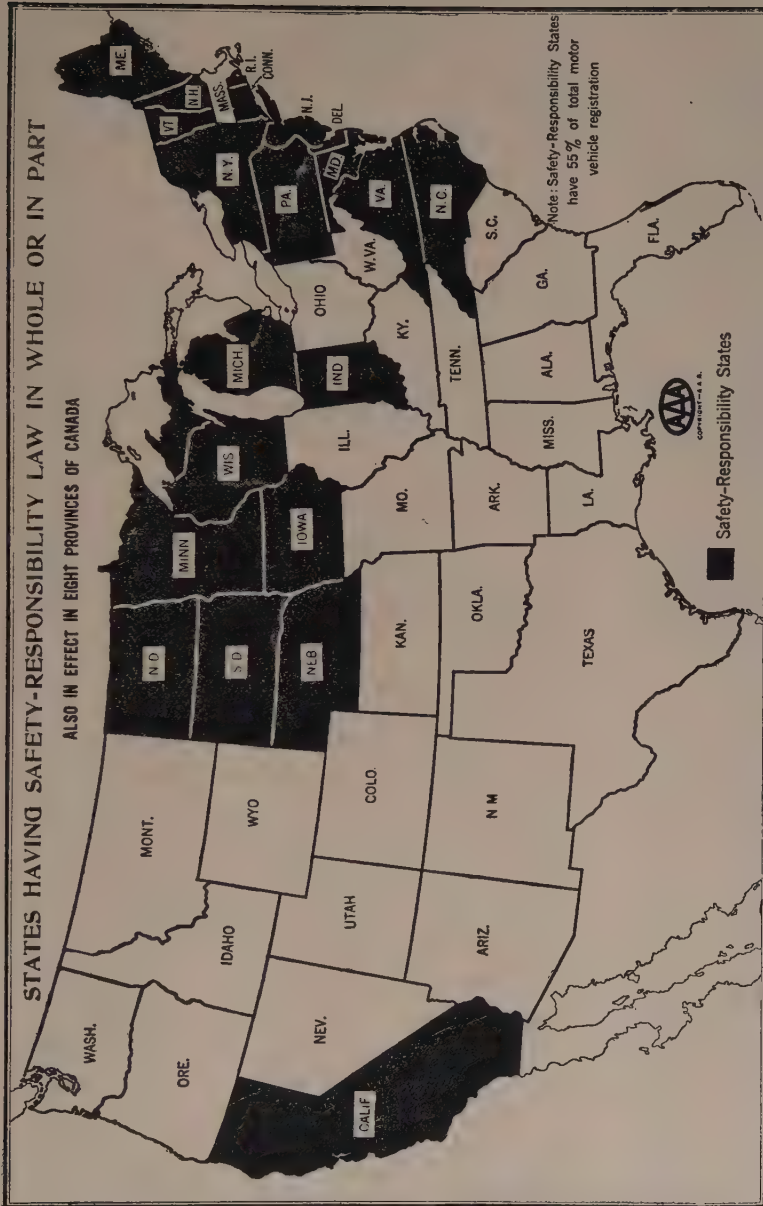
conduire et du certificat d'enregistrement du véhicule automobile sera levée lorsque l'automobiliste condamné aura acquitté une partie jugée raisonnable du montant de la condamnation.

En général, les infractions visées rentrent dans les catégories suivantes : circulation dans une voiture automobile en état d'ivresse; délit de fuite; usage d'un véhicule pour l'accomplissement d'un acte illégal.

Le projet de l'A. A. A. dispose que les jugements de condamnation doivent être exécutés dans le délai de 30 jours sous peine du retrait du permis de conduire; que si la police d'assurance est l'objet d'une résiliation de la part de la compagnie, cette résiliation produit son effet 10 jours plus tard, et, à cette époque, l'automobiliste doit fournir la caution de deux personnes solvables ou verser une garantie en espèces.

Le plus souvent, la somme de la garantie qui est exigée par la législation locale est de 5.000 \$ au moins pour une victime et de 10.000 \$ pour l'ensemble de personnes blessées dans le même accident, 1.000 \$ étant prévus pour les dommages matériels.

Mais il n'existe pas dans tous les Etats une législation uniforme quant au mode d'application du système de Responsabilité-Sécurité. Ainsi, dans l'Etat du Maine et dans l'Etat du New Jersey, l'obligation de garantie est supprimée si pendant trois ans l'automobiliste ne commet pas d'infraction nouvelle au code de la route. Dans l'Etat de Minnesota, l'automobiliste doit présenter, pendant les deux années qui suivent une condamnation, un engagement de garantie de 2.500 \$. Dans l'Etat du North-Dakota, cet engagement n'est que de 2.000 \$, il est également nécessaire pendant les deux années qui suivent une condamnation pour accident. Dans l'Etat de Rhode Island, l'automobiliste peut remplacer l'assurance par une caution de 11.000 \$ (engagement de garantie fourni par une Compagnie autorisée) ou par la preuve qu'il est en état de payer 20.000 \$. Dans l'Etat de Connecticut, tout conducteur automobile qui a été condamné à 50 \$ de dommages doit être assuré, mais l'assurance peut être remplacée par un dépôt ou une caution : au bout de trois années, la garantie peut ne



plus être exigée si l'automobiliste n'a pas subi une nouvelle condamnation.

13. Aujourd'hui, le système législatif de Responsabilité-Sécurité est appliqué en tout ou en partie dans 21 Etats, dans le territoire de Hawaii, dans 8 provinces du Canada (Québec faisant exception). V. ci-contre la description géographique donnée sur ce point par une brochure éditée en 1935 à Washington par l'A. A. A. (5).

Ainsi, dans le cours des cinq dernières années, 55 % des véhicules automobiles circulant aux Etats-Unis sont passées sous le régime nouveau, de même que 80 % des voitures enregistrées dans le Dominion du Canada, pendant que le Massachusetts continuait de constituer une exception unique avec sa législation propre qui n'a été suivie par aucun autre Etat.

14. Et cependant ce ne sont pas les difficultés qui ont manqué à l'application satisfaisante de cet ensemble législatif. Il eut fallu, tout d'abord, une réglementation uniforme dans tous les Etats et de la responsabilité du conducteur et des lois concernant plus généralement la circulation automobile. Or, nous avons constaté sur le premier point des différences d'interprétation considérables, notamment en ce qui concerne les accidents dont sont victimes les personnes transportées gratuitement. De surcroît, certains Etats n'ont édicté aucune règle spéciale relativement au permis de conduire. Par ailleurs, les diverses lois de Responsabilité-Sécurité ne sont pas identiques dans tous les Etats, le certificat d'assurance requis de l'automobiliste déjà condamné pour un premier accident et qui doit être délivré par un assureur autorisé, n'étant pas conçu sur le même modèle dans toutes les législations, de sorte que, par exemple, celui qui est valable dans un Etat ne l'est pas dans Etat voisin.

(5) Le 15 mai 1936, une loi de « Responsabilité financière Automobile », inspirée des mêmes principes qui tendent à chasser hors de la circulation routière l'auteur d'un premier accident, et en tout cas à l'obliger à contracter une assurance en garantie de sa solvabilité éventuelle à l'égard de toute nouvelle victime, entrera également en application dans l'Etat de Kentucky. (D'après Aetna Izer, Hartford, Connecticut, avril 1936).

Il y a plus; alors que les Compagnies habilitées à délivrer des assurances tenant lieu de la preuve de solvabilité exigée de l'automobiliste après un premier accident, sont astreintes à insérer dans ces polices certaines clauses destinées à sauvegarder les droits des tiers, les mêmes compagnies émettent, lorsqu'il s'agit de contrats souscrits volontairement, des garanties beaucoup plus restrictives, de sorte que l'on se trouve sous la même législation en présence de deux qualités bien distinctes d'assurance. Cette pratique aboutit à placer l'automobiliste dans un état permanent d'inquiétude quant à la protection qu'il peut retirer de sa police d'assurance en cas d'accident, et la victime elle-même qui se demande si elle aura la bonne ou la mauvaise fortune d'avoir été blessée par un automobiliste qui a contracté une garantie sous l'empire de la loi de Responsabilité-Sécurité ou qui s'est assuré volontairement : dans le premier cas, elle peut légitimement espérer qu'elle ne se trouvera pas en face d'une compagnie admise à exciper de clauses de déchéance pour la soumettre finalement au risque d'insolvabilité de l'assuré, alors que ce danger peut être réalisé dans l'hypothèse d'une police d'assurance volontaire dont les conditions peuvent être beaucoup moins libérales lorsqu'elles sont laissées à l'appréciation des parties.

15. De sérieux progrès ont été tentés ici et là pour généraliser la pratique d'un véritable Code d'Assurance pour chaque catégorie de risques et pour la délivrance de polices automobiles « standard », suivant cette conception que tout contrat d'assurance de responsabilité civile obéira à certaines dispositions prédéterminées, qu'il s'agisse d'assurance volontaire ou d'assurance légalement obligatoire.

« Tout automobiliste assuré doit être financièrement responsable envers toute victime d'accident inconditionnellement et absolument » : tels sont les termes énergiques de la formule proposée par l'Association Automobile Américaine aux Commissions législatives des divers Etats pour exprimer le désir du public et pour éviter à l'assurance le malheur de tomber en discrédit dans l'opinion générale.

Il est donc nécessaire d'éliminer en faveur des tiers toutes clauses restrictives de garantie, telles que les suivantes : dé-

chéance pour incapacité de conduire en raison de l'âge, pour circulation en état d'ivresse, pour participation à une course, pour transport à titre onéreux de voyageurs, pour défaut de déclaration d'un sinistre dans un délai déterminé.

Comme on le voit, c'est toute la question de ce que nous appelons dans notre jurisprudence française le droit d'action directe conféré à la victime contre l'assureur, qui se trouve ainsi posée dans toute son étendue et aussi dans toute son acuité parce qu'il s'est développé très inégalement dans les divers Etats où l'on s'est heurté à la conception ancienne et tenace du « contrat d'indemnité », conception selon laquelle l'assureur n'est tenu qu'envers l'assuré de verser la somme effectivement payée par ce dernier à la victime.

La pratique s'est heureusement répandue parmi les Compagnies d'assurances d'émettre des polices plus libérales dont le bénéfice est étendu à la victime, et ce, d'autant plus qu'elles exigent une prime bien plus élevée pour un contrat de ce genre.

Le droit d'action directe a donc progressé considérablement et, aujourd'hui, les polices émises pour l'application des lois préventives de sécurité permettent généralement à la victime d'obtenir le paiement de ses indemnités en dépit des déchéances encourues par l'assuré contre lequel il est seulement loisible à la Compagnie d'exercer son recours.

Il reste à franchir un dernier pas : à autoriser la victime à poursuivre l'assureur directement et sans avoir déjà obtenu un jugement contre l'assuré : ce droit lui est conféré par la loi du Wisconsin, dont la validité a été reconnue par la Cour Suprême de cet Etat. Quoique la Cour Suprême des Etats-Unis ne se soit pas prononcée sur la constitutionnalité de cette loi, il semble probable, en raison des décisions judiciaires déjà intervenues, qu'elle sera reconnue valable.

La démonstration se trouve ainsi faite que la contrainte de la loi est insuffisante à résoudre le problème de la protection des victimes d'accident d'automobile par l'institution de l'assurance obligatoire : celle-ci doit être précédée d'une réglementation appropriée du contrat d'assurance lui-même, ce contrat devant à son tour répondre à toutes les exigences d'une responsabilité nettement déterminée à l'avance : c'est la méconnaissance de cette évolution naturelle et logique qui

a semé tant d'obstacles devant les efforts méritoires auxquels nous venons d'assister, et qui également en a rendu les résultats aussi incertains.

IV

16. Un troisième type de législation a fait l'objet d'études doctrinales fort intéressantes, mais n'a pas encore été ratifié par l'expérience. Ce système (Compensation Plan) souvent appelé « Marx Plan » du nom de l'un de ses promoteurs, juge à la Cour Supérieure de Cincinnati, Ohio, a pour objet d'assurer une réparation à toute victime d'accident corporel, selon une tarification fixée à l'avance, sans égard à la faute personnelle de l'automobiliste. En quoi il diffère des deux premiers systèmes, dont cette faute, dûment établie, reste la base légale.

Le plan proposé fait donc peser sur l'automobiliste une responsabilité pour indemnisation forfaitaire de tout accident causé par l'usage du véhicule à toutes personnes ainsi qu'aux passagers : seul le conducteur reste en dehors des prévisions légales. Une seule condition est requise, que la voiture soit utilisée par le propriétaire ou par un autre avec son consentement exprès ou tacite.

Le rapport établi sur ce projet par le Comité des Sciences Sociales de l'Université de Columbia s'efforce de justifier le principe de la nécessité de frapper les propriétaires d'automobiles indistinctement, à travers l'assurance obligatoire, du montant dont il sera besoin pour garantir à tous les blessés une partie fixe de la perte économique subie à la suite d'un accident, ou, s'ils ne vivent pas des produits de leur travail, de la perte économique présumée, sans prendre en considération ni leurs besoins réels, ni la responsabilité intrinsèque des causes de l'accident.

Ce même rapport invoque l'autorité des Législations de Suède, du Danemark, de Finlande et de France qu'il cite comme imposant aux automobilistes une responsabilité causale, c'est-à-dire non déterminée par la notion de faute. Il contient même une référence à l'arrêt de la Cour de Cassation, Chambres réunies, du 13 février 1930, arrêt qu'il interprète comme posant le principe d'une telle responsabilité au moins au regard des accidents de piétons.

Mais les adversaires du projet n'ont pas manqué de faire observer que la jurisprudence française ne déclare pas l'automobiliste responsable inconditionnellement, c'est-à-dire même si l'accident est dû à la faute du piéton ; qu'au contraire sous ce rapport particulier, et sous beaucoup d'autres, la loi française diffère du Plan qui ne tient compte aucunement de la faute même de la personne blessée. Et ils protestent contre les méprises que de telles références peuvent causer auprès des gens non avertis.

17. Donc, tous les accidents de la circulation automobile rentreraient dans la zone de protection de cette législation, et peut-être même ceux dont seraient victimes les membres de la famille transportés gratuitement. Une seule exception cependant pour le cas où il serait fait usage de la voiture automobile par un autre que le propriétaire et en dehors de son consentement : de tels accidents demeureraient sans réparation.

Les indemnités seraient établies en conformité d'un barème préfixe se rapprochant de celui qui fonctionne pour la législation des accidents du travail. Le système proposé admet toutefois la possibilité pour la victime d'obtenir une indemnité supplémentaire en cas de faute lourde établie à la charge de l'automobiliste.

18. Ses partisans en font valoir les avantages, réparation rapide assurée dans tous les cas sans les longueurs et les frais d'un procès. L'assurance de cette responsabilité nouvelle serait fournie par des compagnies privées opérant seules ou en concurrence avec un Fonds d'Etat, ou même par une Caisse officielle jouissant d'un monopole.

Les promoteurs de ce système ne gardent pas d'illusions sur les difficultés que son application rencontrerait inévitablement, attendu que toute loi venant modifier le régime même de la responsabilité serait certainement invalidée dans de nombreux Etats sous leur constitution présente.

Il n'est pas superflu d'ajouter que sous l'administration d'une telle loi qui comporterait nécessairement des modalités diverses suivant les Etats, l'automobiliste ne se sentirait

guère en sécurité s'il pouvait craindre que la police d'assurance dont il serait nanti ne fût pleinement opérante partout. Le Plan Marx méconnaît ce fait capital que l'automobile est un véhicule qui a besoin d'un large rayon de déplacement et d'un système uniforme très étendu d'assurance, afin que chaque conducteur puisse facilement obtenir partout un contrat qui le protège intégralement lui-même et le public à la fois. Or, le programme élaboré sous la conception du Juge Richard Marx produirait un effet contraire avec des régimes d'assurance différents pour 49 Etats.

Sans même rechercher si les dépenses d'application d'un tel programme d'indemnisation forfaitaire seraient compatibles avec les possibilités de l'économie américaine, il y aurait en outre à redouter l'intrusion de la politique dans le fonctionnement de la loi, puisque c'est une Commission tenant ses fonctions des Autorités élues qui déterminerait si, et dans quelle mesure, des indemnités pourraient être allouées pour compenser la totalité du préjudice éprouvé comme pénalité encourue par l'automobiliste pour violation grave de la loi.

19. Les arguments de principe invoqués de part et d'autre dans la discussion sont de nature à retenir davantage notre attention, parce qu'ils nous rapprocheront très près de la notion de risque social que nous avons dégagée de la jurisprudence française dès l'origine de nos recherches.

Le système Marx s'inspire directement de la législation de l'assurance contre les accidents du travail. Mais, a-t-on retourné, les circonstances qui justifient l'indemnisation forfaitaire des ouvriers ou employés qui sont victimes des accidents provenant des risques de l'industrie n'ont aucune valeur en ce qui concerne les dommages qui sont injustement causés à un tiers par un étranger. La loi de « compensation » ouvrière est basée sur le principe que les risques de l'industrie doivent être divisés entre employeurs et employés dans une proportion variant entre 50 et 66 %. Partout où cette loi de compensation a été adoptée, nul n'en a contesté l'équité, ni l'opportunité. Seuls les employés jouissant de hauts salaires se sont exclus en quelque sorte eux-mêmes de ce régime en ce sens que la loi les laisse assumer une plus large proportion des mêmes

risques et, par conséquent, une quotité également plus considérable de la perte économique résultant des accidents dont ils sont victimes que les employés moins payés, ceux-ci ne pouvant pourvoir par leurs propres moyens à la garantie des risques auxquels ils sont exposés. C'est dans ce sens que l'on parle, en matière d'accident du travail, de responsabilité en dehors de toute considération de faute. Mais bien différents sont les accidents dont un tiers peut souffrir par la faute grave d'un étranger, alors que ce tiers ne trouve pas dans les circonstances les mêmes raisons de se contenter d'une réparation réduite comme l'ouvrier ou l'employé dans ses rapports avec son patron auquel il est contractuellement lié.

A cette argumentation, le juge Marx réplique : Sans doute l'ouvrier choisit l'employeur et l'industrie où il travaille et où il peut être blessé ; il est également vrai que le piéton ne choisit pas les conditions de l'accident qui peut le frapper, et n'exerce aucun choix quant à l'automobile qui le renversera ni quant à la solvabilité du conducteur. Mais le fait n'en demeure pas moins que le danger du piéton pèse sur lui et sans qu'il puisse l'éviter, par l'action même de la Société en ce qu'elle autorise la circulation de véhicules dangereux sur les routes, de sorte que les risques inhérents à une telle circulation doivent être supportés par la Corporation automobile comme un élément du prix de revient de la mise en circulation des voitures pour lesquelles une licence est délivrée.

Les adversaires de ce projet font finalement observer qu'aucune de ces considérations n'explique la limitation du droit pour le piéton auquel aucune faute ne peut être reprochée, de récupérer la pleine réparation de ses dommages, et que si l'argumentation présentée à l'appui du plan Marx renferme un élément sérieux de discussion, celui-ci milite tout au plus pour une assurance obligatoire de responsabilité automobile, mais aucunement pour une indemnisation obligatoire de tous les accidents.

SECTION II. — BELGIQUE

1. Il n'existe pas en Belgique de législation relative à l'assurance automobile-obligatoire. Cependant, cette question a retenu l'attention des Cercles automobiles et des Assureurs.

Mais une législation spéciale est née de la réglementation des modalités de fonctionnement des Services publics d'Autobus et d'Autocars, un article de ce Règlement (art. 58) ayant été consacré à l'assurance des dits véhicules. C'est cette réglementation qui va faire l'objet de notre présent exposé.

La loi du 21 mars 1932 a révisé la législation sur les Services Publics d'Autobus et d'Autocars. Une autorisation d'exploitation doit être accordée par la Commune, la Province ou par le Ministre des Transports suivant l'extension des lignes. Un règlement général, pris par Arrêté royal du 12 juillet 1933 a établi les conditions requises pour l'octroi de l'autorisation. L'article 58 de cet Arrêté exige du requérant qu'il couvre sa responsabilité du fait de son entreprise auprès d'une Société d'assurances agréée par le Gouvernement. Cet article a été ultérieurement précisé par un Arrêté royal du 19 mars 1934.

La loi du 21 mars 1932 ne porte aucune atteinte aux règles de droit commun en matière de responsabilité civile. Cette loi n'envisage la question que sous l'angle des garanties à exiger des exploitants des services publics en cause. Ainsi donc la base de la responsabilité en cas d'accident devra toujours être recherchée sur le pied des articles 1382 à 1385 du Code civil et de la loi du 29 août 1891 sur le contrat de transport.

Conformément à l'art. 4 de cette dernière loi, l'exploitant sera considéré comme responsable de tout accident survenu aux personnes transportées pendant l'exécution du contrat de transport. La présomption de faute pourra être renversée s'il établit que l'accident est dû à la faute d'autrui ou à un cas fortuit, ou encore qu'il résulte d'une force majeure.

En ce qui concerne l'exploitation, la garantie de l'assurance-obligatoire s'applique à tous les dommages causés à l'occasion de l'usage des véhicules automobiles de l'exploitation destinés ou affectés au transport en commun de personnes. Il en résulte qu'il suffit pour que l'assurance joue que le véhicule

soit destiné au transport des services publics en cause. L'assurance devra donc intervenir même en cas d'accident survenu en dehors de l'exploitation proprement dite. Il en sera ainsi, par exemple, en cas de prise en remorque ou de roulage à vide. L'Arrêté royal du 19 mars 1934 a ainsi étendu la notion primitive de l'article 58 du Règlement général du 12 juillet 1933 qui ne visait que les faits de l'entreprise et qui pouvait donner lieu à de vives contestations en justice.

L'assurance de responsabilité civile est limitée aux actes accomplis à l'occasion de l'usage des véhicules de l'exploitation. Elle ne couvre donc pas l'activité générale du preneur d'assurance.

Son objet n'est plus représenté par chaque véhicule immatriculé, mais par le service public en soi muni de l'autorisation d'exploitation requise par la loi du 21 mars 1932.

Il suffit que le véhicule soit destiné au service public en cause. L'assurance s'étend ainsi au dommage causé dans certains cas en dehors de l'exploitation proprement dite des lignes concédées. Tels sont les cas de prise en remorque ainsi que de roulage à vide. Un véhicule de l'exploitation roulant à l'essai, ou se déplaçant en vue de vérification et de révision, même à grande distance, sera couvert par le contrat d'assurance. Il en est de même d'un véhicule affecté à un service saisonnier qui circule en dehors des dates prévues par l'exploitant pour le service en question.

Comme la police d'assurance ne doit pas mentionner de champ d'application territorial, il est à présumer qu'elle couvre tous les accidents survenus tant à l'étranger qu'en Belgique durant l'exploitation. Le « service public autorisé » n'est pas un « service public concédé ». C'est un simple « parcours autorisé » par l'administration belge suivant certaines exigences techniques dont l'assurance fait partie. Il peut donc paraître logique de conclure que l'assureur court le risque partout où l'exploitation est exercée.

2. La réparation des dommages matériels peut être limitée à la somme de 500.000 frs.

La réparation des dommages corporels ne peut subir aucune limitation de somme, ni par voiture, ni par sinistre. C'est la

garantie intégrale et l'assurance illimitée, telle que le Ministre des Transports a déclaré qu'elle devait être organisée, lors de la discussion de la loi du 21 mars 1932.

La police d'assurance garantit donc le paiement de l'indemnité fixée par la transaction des parties ou par la décision judiciaire passée en force de chose jugée. Une seule exception est prévue lorsque l'exploitant a été expressément autorisé par le Ministre des Transports à contribuer dans une proportion déterminée au règlement du sinistre. Aucune franchise ne peut donc être prévue au contrat d'assurance sans une autorisation administrative. Cette dérogation n'est d'ailleurs valable que dans les rapports entre l'exploitant et son assureur. On a vu dans une utilisation modérée de ce procédé du découvert obligatoire un excellent moyen de prémunir l'exploitant contre les imprudences que les préposés commettraient sous la protection de l'assurance. Mais, en même temps, des garanties ont été prises pour sauvegarder les droits des tiers lésés.

3. Le régime d'assurance obligatoire des accidents causés par les services publics d'autobus et d'autocars est entré définitivement en vigueur le 1^{er} janvier 1935. Désormais les exploitants doivent avoir souscrit un contrat d'assurance en vue de couvrir tous les accidents de nature à engager leur responsabilité civile envers les personnes transportées et les tiers.

Le contrat doit être établi dans les limites et conditions déterminées par les arrêtés royaux des 19 mars et 30 avril 1934, pris en exécution de la loi du 21 mars 1932 sur les services publics en question. L'assurance ne peut être pratiquée que par les sociétés agréées à cette fin par le Gouvernement. L'arrêté royal d'exécution du 10 décembre 1934 a accordé cet agrément aux assureurs qui ont adapté les clauses générales de leurs polices aux exigences nouvelles et qui ont, pour le surplus, fourni à l'autorité du contrôle les garanties financières nécessaires.

Le contrat d'assurance est conclu par l'exploitant en vue de réparer la perte que subit son patrimoine du chef des dommages pour lesquels sa responsabilité civile est engagée. La victime de l'accident n'est pas partie au contrat, mais elle

peut en bénéficier et être mise au droit du preneur d'assurance vis-à-vis de l'assureur.

C'est sur cette base que l'arrêté royal du 30 avril 1934 a été rédigé. Il vise à organiser la défense efficace des intérêts de la victime de manière telle qu'elle bénéficie au maximum des dispositions légales du droit des assurances et qu'elle ne subisse également leur application que dans les cas extrêmes et moyennant des délais suffisants pour la sauvegarde de ses droits légitimes.

La loi du 21 mars 1932 n'accorde aucun droit aux personnes lésées en dehors de ceux qui leur sont reconnus par le contrat d'assurance obligatoire. Elles ne possèdent donc que les actions expressément prévues par celui-ci dans les limites de son exécution. Elles ne jouissent donc ni d'un privilège légal sur les indemnités dûes par l'assureur, ni d'une action légale contre ce dernier.

La police d'assurance doit expressément contenir une mention aux termes de laquelle l'assureur reconnaît aux personnes lésées et à leurs ayants-droit la faculté de s'adresser à lui pour obtenir la réparation du dommage. Cette garantie directe est réalisée par une délégation de créance que la police-type établie par le Consortium Belge qui groupe 22 compagnies pour l'assurance du risque Autobus-Autocars précise dans les termes suivants : « La compagnie s'engage à garantir directement au bénéficiaire l'intégralité des indemnités dûes en vertu du présent contrat. Cet engagement constitue une stipulation pour autrui, conformément à l'art. 1121 du Code civil ».

Toutefois, cette action directe contractuelle ne peut préjudicier aux droits des parties elles-mêmes du contrat. Aussi bien, l'art. 17 du Règlement pose-t-il certaines limites à l'exercice de ce droit d'action personnelle de la victime. La police peut prévoir que l'assureur se réserve un droit de recours contre l'exploitant dans le cas où il serait tenu d'intervenir en vertu de l'action directe, alors que, d'après la loi ou le contrat, il pourrait refuser sa garantie à l'exploitant.

La police peut également prévoir que les personnes lésées ou leurs ayants-droit, lorsqu'ils font usage de l'action directe, ne peuvent se prévaloir d'un jugement de condamnation rendu

contre l'exploitant sans que l'assureur ait été dûment appelé.

Le contrat d'assurance, sauf tout naturellement la clause pénale de recours de l'assureur contre l'exploitant, est-il incontestable à l'égard des victimes et de leurs ayants-droit? Suivant l'opinion générale, la police peut seulement stipuler que les déchéances encourues avant l'accident pour réticence ou fausse déclaration sont opposables aux personnes lésées ou à leurs ayants-droit.

4. Pour que la garantie des victimes d'accidents soit effective, il ne suffit pas que les conditions des polices d'assurance soient exemptes de chausse-trappes et que l'assureur soit directement responsable envers les personnes lésées. Il faut encore que l'assureur ait un statut juridique qui réponde du caractère sérieux de son activité et qui donne toutes garanties aux tiers.

Le Règlement Belge de l'Assurance Autobus-Autocars ne s'est pas désintéressé de cet aspect du problème. Il établit donc dans les articles 2 à 5 les garanties intérieures d'ordre juridique qui sont exigées des sociétés d'assurances pour l'obtention de l'agrération.

D'autre part, les Statuts des Compagnies doivent contenir une disposition aux termes de laquelle les Administrateurs sont solidairement responsables envers les tiers de tout dommage résultant d'infractions à la loi ou aux dispositions des statuts sociaux.

Les entreprises étrangères d'assurances peuvent être agréées au même titre que les sociétés belges. Il est toutefois prévu un système de réciprocité mitigée, emprunté à la loi de contrôle des assurances sur la vie. Ce système permet au gouvernement de refuser l'agrération aux entreprises dont le pays d'origine n'accorde pas aux entreprises belges des avantages équivalents.

La première garantie exigée pour l'autorisation est le versement d'un cautionnement destiné à parer aux mécomptes résultant d'erreurs dans les prévisions ou d'insolvabilité.

Outre le cautionnement de garantie, les sociétés agréées doivent constituer des réserves suffisantes pour la liquidation des sinistres restant à régler. Sans cette mesure élémentaire

de gestion, une Compagnie d'assurances serait condamnée à la faillite. Aussi l'intervention du Règlement dans ce domaine a-t-il moins pour but d'imposer une règle que toute société sérieuse respecte en vue de son propre développement commercial, que de déterminer les règles de garanties générales que l'Etat est en droit d'imposer aux assureurs quant à l'ensemble de la gestion du risque nouveau. Ce n'est, en effet, qu'après une longue expérience que les Compagnies d'assurances pourront dégager quelques éléments statistiques qui permettront d'établir des réserves plus ou moins scientifiquement basées sur une observation régulière de la fréquence du risque. En admettant même que l'on puisse y arriver un jour, il n'en restera pas moins qu'une catastrophe est toujours possible. C'est pourquoi les Compagnies sérieuses doivent user d'un système important de réassurance contre tous aléas. Le Règlement doit donc envisager ces divers aspects du problème des garanties financières. Il doit en outre veiller à ce que les garanties constituées en assurance directe et en réassurance servent effectivement à payer les indemnités dûes, sans que l'assureur ne puisse éluder ses obligations en déposant ses valeurs à l'étranger.

La tenue d'une comptabilité distincte est une garantie de la bonne gestion du risque soumis au contrôle. Elle permet de suivre sans peine la marche de l'exploitation et d'établir ses résultats heureux ou défavorables. Le Règlement n'impose pas cependant une gestion entièrement séparée, ainsi qu'il a été prévu pour le contrôle des opérations d'assurances sur la vie.

Mais il faut remarquer qu'en exigeant ces diverses garanties financières, le Règlement Belge ne pose nullement le principe de la responsabilité finale de l'Etat en cas de défaillance des assureurs agréés. Au contraire, l'art. 23 porte expressément que l'agrération n'entraîne aucune responsabilité pour l'Etat, les entreprises restant seules tenues de l'exécution de toutes leurs obligations.

Le régime d'assurance-obligatoire des accidents causés par les Services publics d'Autobus-Autocars est entré définitivement en vigueur le 1^{er} janvier 1935.

SECTION III. — GRANDE-BRETAGNE

1. L'assurance obligatoire des véhicules automobiles a suscité de nombreuses discussions dans tous les milieux intéressés, discussions qui ont eu leur écho dans la presse quotidienne et dans les Périodiques professionnels.

Longtemps avant le vote de la loi de 1930 sur la circulation des véhicules à moteur, l'opinion publique réclamait des gouvernements qui se succédaient une mesure législative pour combattre les conséquences tragiques du développement extraordinaire de l'automobilisme. Le nombre des victimes n'avait en même temps cessé de s'accroître, et de l'avis unanime des mesures urgentes s'imposaient.

De leur côté, les tribunaux, émus du très grand nombre de cas où les victimes et leurs ayants-droit ne pouvaient guère espérer toucher effectivement les indemnités fixées, posaient invariablement aux prévenus qui leur étaient déférés la question s'ils étaient assurés contre la responsabilité civile, et quand la réponse était négative, comme cela arrivait souvent, ils admonestaient sévèrement les coupables des accidents. De la sorte, les Juges anglais ont joué un rôle important en développant dans les esprits cette idée que l'assurance des automobilistes contre leur responsabilité civile devrait être rendue obligatoire par la loi.

La Commission Royale de Transports, lors de son enquête de 1929, adopta ce point de vue et le recommanda au Ministre des Transports qui, à son tour, prit l'avis de l'Union des Compagnies d'assurances. Cet avis fut négatif, les assureurs s'opposant au principe de l'assurance obligatoire. Ils voyaient dans cette mesure une nouvelle extension du contrôle de l'Etat à leur industrie. Ils exprimaient de plus la crainte d'être obligés de courir parfois des risques indésirables qui leur occasionneraient de lourdes pertes et d'être finalement amenés à augmenter leurs taux. Et, cependant, ils se rendaient parfaitement compte que la solution proposée par le Gouvernement — Assurance Obligatoire — ne pouvait être simplement repoussée, car leur refus eût comporté pour l'assurance privée un grand danger. En effet, si les compagnies se déclaraient

incapables de réaliser l'assurance obligatoire, le Gouvernement, qui était à l'époque — on ne doit pas le perdre de vue — Travailliste, ne manquerait pas de réserver à l'Etat ce que l'entreprise privée serait impuissante à faire.

Quelques-uns des journaux professionnels insistèrent sur ce point et conseillèrent aux Compagnies de ne pas persister dans leur opposition. L'opinion publique voyait en effet une grande injustice à tolérer l'usage d'un véhicule susceptible de causer des accidents sur la voie publique sans que soient prises en même temps les mesures nécessaires à la réparation des dommages que ce véhicule serait amené à occasionner. Cette opinion exigeait donc qu'en toute hypothèse les victimes des accidents fussent indemnisées.

Par ailleurs, le projet de loi n'accordait une indemnité à l'accidenté qu'au cas où il existerait une responsabilité légale. Il n'était donc en aucune manière contraire au principe de l'assurance qui n'est qu'une indemnité puisqu'il garantissait seulement à la personne blessée le recouvrement certain d'une indemnité dans l'hypothèse où l'auteur de l'accident serait insolvable.

2. La loi sur la circulation des routes (Road Traffic Act) fut finalement votée en 1930 pour entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1931.

La Section 35 de cette loi dispose qu'aucune personne n'a le droit de faire usage ou de commander ou de permettre à une autre personne de faire usage d'un véhicule automobile sur une route s'il n'existe pour l'usager du véhicule conduisant lui-même, ou faisant conduire par cette autre personne, une police d'assurance ou une garantie concernant les accidents aux tiers.

La garantie consiste dans le dépôt chez le Comptable Général de la Cour Suprême d'une somme de 15.000 livres pour tout le temps où le véhicule est conduit par son propriétaire ou par son préposé.

L'obligation s'applique à tous les véhicules à moteur comprenant les véhicules à vapeur et électriques en usage sur les routes de Grande-Bretagne. Les tramways et autobus à trolley sont exclus.

La police d'assurance doit couvrir toute responsabilité encourue du fait de la mort ou de dommages corporels occasionnés par l'usage du véhicule sur les routes.

Une telle police n'a pas nécessairement à couvrir :

ni les accidents corporels subis par les personnes au service de l'assuré;

ni les accidents corporels des personnes transportées à titre gracieux dans le véhicule, ou y entrant ou en sortant; ni, enfin, aucune responsabilité contractuelle.

Les compagnies doivent s'engager dans la police à garantir jusqu'à concurrence de 50 livres le paiement des frais d'hospitalisation et des honoraires médicaux (y compris les frais de déplacement dans les cas critiques et urgents).

Les compagnies doivent délivrer une garantie sans limite. C'est d'ailleurs de l'Angleterre que nous est venue la pratique de l'assurance illimitée.

Il ne faut pas perdre de vue que l'assurance de responsabilité pour dommages aux biens des tiers n'est pas obligatoire.

3. L'assurance pour être valable doit être délivrée par un assureur autorisé, c'est-à-dire par une société d'assurances ou par un assureur (underwriter) ayant satisfait aux dispositions de la loi de 1909 sur les sociétés d'assurances amendée par la loi de 1930.

L'assureur doit délivrer à la personne au profit de laquelle la police est contractée un certificat d'assurance dans la forme réglementaire. A défaut, il sera produit un certificat de garantie, consistant dans l'engagement pris par le bailleur de cette garantie de payer à concurrence d'un montant au moins de 25.000 livres, dans le cas d'entreprise de véhicule public, ou d'au moins 5.000 livres en tout autre cas, à défaut du propriétaire du véhicule, les sommes qui seraient dûes par lui pour les cas de responsabilité légale.

Tout automobiliste doit joindre, en application de la loi de 1930, à sa demande de permis de conduire, le certificat d'assurance ou de garantie dont il vient d'être parlé. Il est également tenu de le produire à toute réquisition d'agent de police, et dans un délai déterminé sous peine de sanctions rigoureuses. Il est passible suivant les cas d'une peine d'amende de 50 livres

ou d'une peine de 3 mois de prison ou des deux peines à la fois (Section 35).

Comme le permis de conduire n'est délivré que pour 12 mois, le propriétaire doit le faire renouveler chaque année par les Autorités. Or il peut arriver que les conducteurs dangereux, les récidivistes de l'accident, ceux qui figurent sur les listes noires des compagnies et qu'aucune d'elles ne veut plus assurer à aucun prix, soient ainsi mis dans l'impossibilité de produire le certificat d'assurance requis. Ils se présenteront alors en vain aux guichets des Municipalités pour renouveler leur permis de conduire, celui-ci leur sera tout simplement refusé, de même que seront éliminés, conformément à une autre disposition de la loi, les demi-aveugles, les épileptiques ou les paralytiques.

Si la compagnie d'assurance a résilié une police en cours d'année, ce n'est pas un motif suffisant pour qu'elle puisse éluder sa responsabilité. Elle continue en effet d'être tenue de fournir la garantie contenue dans la police aussi longtemps que le souscripteur reste en possession du certificat qui lui a été délivré au début de chaque année. Cette obligation a été imposée aux compagnies pour assurer la restitution des certificats d'assurance indûment retenus; mais habituellement la chose ne va pas sans poursuites contre le titulaire de la police, et il s'ensuit un accroissement de frais pour les compagnies, en outre de la responsabilité qui continue toujours de peser sur elles.

En cette matière, on fait une distinction entre la résiliation (ou l'annulation) du contrat avant et après l'accident. Lorsque la police est résiliée ou annulée avant le sinistre par un accord réciproque ou aussi pour cause de nullité, par exemple en cas de fausse déclaration ou aussi en cas de non paiement des primes, l'assureur est exonéré et n'est pas tenu de payer l'indemnité au tiers, mais à condition que le certificat d'assurance lui ait été rendu avant le sinistre (Section 10). Par conséquent, il ne suffit pas que l'assureur résilie le contrat; il doit en outre se faire rendre le certificat.

Or, il peut arriver que l'assureur ait annulé le contrat avant le sinistre, mais que celui-ci se réalise avant que le certificat d'assurance n'ait été rendu. Même dans ce cas, l'assureur est

exonéré de toute responsabilité s'il obtient la remise du certificat dans les 14 jours à partir de la prise d'effet de la résiliation de la police. Lorsque par exemple l'accident a lieu 3 jours après la résiliation du contrat et que l'assureur ne reçoit le certificat qu'après le sinistre, mais encore dans les 14 jours à partir de la résiliation, par conséquent en l'espèce dans les 11 jours à partir de l'accident, l'assureur est exonéré de sa responsabilité.

Dans tous ces cas, une déclaration solennelle de l'assuré affirmant que le certificat serait détruit est considérée comme équivalent à la remise du dit certificat.

Cependant l'assureur ne peut pas uniquement dépendre de la bonne volonté de l'assuré qui est invité à rendre le certificat. C'est pourquoi il est admis une exception à la règle de l'imprescriptibilité au tiers lésé de la nullité ou de la résiliation de la police lorsque l'assureur invoque cette nullité avant ou après le sinistre et, en plus, intente dans les 14 jours, contre l'assuré, une action en reddition du certificat d'assurance. C'est le cas le plus important. Si par exemple l'assureur aperçoit une cause de nullité après le sinistre et s'il intente une action en reddition du certificat dans les 14 jours à partir de sa déclaration d'annulation, il est exonéré de sa responsabilité, même vis-à-vis du tiers lésé.

Pareillement peut se trouver mis en échec le système, principalement adopté par les plus petites compagnies, qui consiste à accepter le paiement des primes par fraction. Afin de se protéger dans le cas où les versements ne seraient pas effectués régulièrement à l'échéance, certains assureurs avaient imaginé d'émettre des certificats périodiques d'assurance, de sorte que, si l'assuré ne payait pas l'échéance due, il était privé d'assurance pour la période suivante. L'émission d'une série de certificats se rapportant à une police unique a été jugée comme constituant une infraction au Règlement concernant l'assurance des risques causés aux tiers par les véhicules automobiles. Le Ministre a formulé en conséquence l'avis qu'il était impossible d'émettre un certificat d'assurance dont la date d'expiration serait antérieure à celle d'expiration de la police.

4. Le premier effet de cette nouvelle législation fut l'apport aux compagnies d'un très grand nombre d'affaires indésirables. La loi, cependant, laisse aux assureurs les mains libres sur le chapitre des clauses et conditions des polices, ce qui a pour effet que, dans les cas douteux ou franchement indésirables, l'on a recours à une franchise d'importance variable que l'assuré est obligé de conserver à son compte. Mais, dans le cas où une compagnie a délivré une police avec franchise, elle doit d'abord, si un sinistre se produit, payer la totalité des dommages, et elle reste libre de répéter ensuite le montant de la franchise contre l'assuré.

Avant le vote de la loi sur l'assurance obligatoire, la crainte était couramment exprimée d'assister à un accroissement des sinistres, aussi bien en nombre qu'en importance. Les compagnies d'assurance présentent en effet une meilleure surface que les individus isolés; c'est pourquoi, disait-on, quand on saura que chaque véhicule doit être assuré, le mobile sera plus fort de demander des indemnités et l'espoir plus grand d'obtenir un bon résultat. Le problème, qui devenait avec chaque année plus sérieux, sera encore aggravé avec la tendance sans cesse croissante, chez les personnes blessées par ces véhicules à moteur, d'obtenir des jurys des verdicts favorables qui leur permettront presque à coup sûr d'être indemnisées par les automobilistes. Les jurys n'ont-ils pas finalement établi le principe que le fait seul d'être blessé par un véhicule à moteur crée, en faveur de la victime, un droit à indemnisation, la question de la faute étant examinée superficiellement?

Il ne semble pas que ces sombres pronostics se soient réalisés à la lettre. Le Ministre des transports vient de donner récemment à la Chambre des Communes des indications favorables concernant les accidents de la circulation. Les chiffres comparés de ces accidents pour l'année 1935 montrent par rapport à la précédente une réduction de 16 % dans le nombre des tués et de 11 1/2 % dans le nombre des personnes blessées. Les rapports sont particulièrement meilleurs pour Londres où des mesures spéciales de sécurité ont été prises : là il y a eu une réduction de 31 % dans le nombre des personnes tuées et de 16 % dans le nombre des personnes

blessées, résultat dû vraisemblablement à l'introduction d'une limite de vitesse dans la Cité.

5. Il y a maintenant 5 ans que l'assurance obligatoire a été instaurée en Angleterre, d'ailleurs malgré l'opposition des compagnies. La loi de 1930 et la loi de 1934 qui est venue modifier sur quelques points la première, présentent une lacune qui peut rendre inefficaces toutes les prescriptions qu'elles contiennent, car elles n'ont pas prévu le cas de carence de la compagnie d'assurance.

Or depuis l'entrée en vigueur de l'assurance obligatoire, 5 faillites de ce genre se sont produites. Il y a bien les 15.000 livres que les assureurs doivent déposer pour être autorisés, mais on a négligé de prévoir ce que devenait cette somme en cas d'insolvabilité : fait-elle partie de la masse ou bien est-elle uniquement destinée aux sinistrés créanciers de la compagnie? Les tribunaux ont décidé qu'elle allait à la masse et, par conséquent, ce n'est pas l'Assurance qui perd ses droits, mais bien l'assuré. Il est douteux que le législateur britannique ait eu ce dessein.

Ces faillites sont le résultat d'une concurrence désordonnée. En Angleterre, la plupart des compagnies appartiennent à l'Association du Tarif, à laquelle est dévolu le soin d'établir rationnellement les primes de la branche automobile. Les tarifs de l'Association sont scrupuleusement observés, de sorte qu'elle a pu défendre avec succès les intérêts de tous ses membres par une intervention prompte en relevant les primes des catégories déficitaires. Tout naturellement, il existe un certain nombre de compagnies « non tarifées », mais elles sont une minorité et chez la plupart d'entre elles les primes ne sont pas beaucoup inférieures à celles de l'Association. C'est en tout cas parmi ces sociétés « hors tarif » que l'on compte les défaillantes, et elles ont ainsi fait un grand tort à l'ensemble des Compagnies.

Il est en effet d'une expérience éprouvée en Angleterre que les Sociétés d'assurance automobile doivent conserver leurs bonnes relations avec le public et éviter tout ce qui ressemble à un scandale. Or la faillite d'une assurance obligatoire de responsabilité civile contiendrait certainement les éléments

d'un grave scandale auquel il ne serait pas suffisant de répondre que les responsables sont ceux qui ont recours à l'assurance à bon marché. Le public ne prendra pas en considération le prix payé, mais seulement la mauvaise qualité de la garantie promise, et le fait que l'assurance est obligatoire le conduira à demander que l'Etat prenne des mesures pour garantir que, quel que soit son prix, cette assurance ne soit pas mauvaise ou de qualité inférieure. La défaillance d'une compagnie constitue donc un danger spécial du point de vue d'un contrôle possible par l'Etat.

Cette défaillance qui laisse sans recours la plupart des victimes des assurés de cette compagnie est venue démontrer à l'opinion publique — bien qu'elle constitue un fait exceptionnel — qu'il faut quelquefois autre chose que l'assurance obligatoire pour résoudre le problème de l'indemnisation des victimes. D'une façon générale, le législateur anglais a fait confiance aux compagnies d'assurances. C'est ainsi que la législation de la Grande-Bretagne ne contient aucune disposition garantissant, en toutes circonstances, au créancier d'indemnités dues au titre de compensation d'un accident du travail, qu'il rentrera effectivement dans sa créance. L'assurance est facultative et exclusivement privée dans cette matière, et l'absence de garanties supplémentaires s'explique en partie par le fait que la Grande-Bretagne est un des pays où l'assurance est le plus développée et où l'on a pris l'habitude de compter sur l'entière solidité financière des Organismes nationaux.

Cependant et bien que l'assurance automobile soit maintenant aux mains de fortes compagnies dont la situation du point de vue de la sécurité du public assuré a été améliorée d'une façon considérable par l'élimination des faibles établissements qui avaient voulu faire de la prime à tout prix, les milieux intéressés prévoient qu'une loi nouvelle viendra donner des pouvoirs étendus au Service du Contrôle en ce qui concerne les finances des Sociétés opérant en Assurance Responsabilité Civile.

6. On avait dit pour combattre l'assurance obligatoire que les non-assurés ne représentaient pas 5 % des automobilistes. L'accroissement très considérable du volume d'affaires de la

branche automobile montre que cette estimation était au-dessous de la réalité. Il est vrai que la plus grande partie des affaires nouvelles a pu venir des motocyclettes. En outre, la plupart des propositions d'assurance concernent les risques de tiers, non pas seulement pour le minimum exigé par la loi, mais pour la garantie complète comprenant le dommage à la propriété et les blessures causées aux personnes transportées bénévolement ou de manière similaire. On a pu ainsi affirmer que 5 % des demandes d'assurance se contentent de couvrir les risques indiqués dans le texte de la loi de 1930, alors que 75 % du total des demandes concernent tous les risques de tiers.

La loi de l'assurance obligatoire est-elle correctement observée? Il paraîtrait que plus de 20.000 contraventions pour non-assurance ont été prononcées en 1934, et que le danger pour les victimes de se trouver devant un automobiliste non-assuré reste si grand qu'un groupe d'assureurs important a lancé un type de police nouvelle pour couvrir ce risque! Les compagnies françaises délivrent depuis quelques années déjà une police similaire d'assurance contre l'insolvabilité de tout tiers débiteur d'indemnité à la suite d'un accident, et il ne semble pas que, sur ce point, elles aient été devancées par leurs concurrentes anglaises.

D'après les renseignements que nous avons personnellement recueillis, nous croyons pouvoir affirmer que l'opinion publique est dans sa très grande généralité favorable au système actuel d'assurance obligatoire qui a apporté un sérieux remède à ces malheureux cas dans lesquels les personnes blessées étaient incapables de recevoir une indemnité de la part d'automobilistes insolvable non assurés.

7. La législation relative à l'Assurance automobile obligatoire a inspiré profondément la loi qui vient d'être votée par le Parlement anglais en matière d'aviation.

Cette loi limite la responsabilité des propriétaires de ballons ou d'avions pour accidents causés aux tiers aux sommes suivantes :

Ballons dirigeables.....	25.000 £
Ballons libres ou captifs.....	5.000 £
Planeurs	1.000 £

Pour les avions, la limite est fixée entre 5.000 et 25.000 £, d'après le poids total de l'avion en pleine charge, à raison d'une £ par livre anglaise.

La limitation de responsabilité ne pourra être invoquée par une personne ou ses héritiers, si l'accident est attribuable à une faute lourde ou à un délit de l'intéressé, ou d'un de ses préposés sans qu'il soit intervenu pour l'empêcher, ou encore, si le conducteur de l'aéronef le pilotait sans le consentement du propriétaire.

Les propriétaires de ballons ou d'avions sont tenus de contracter une assurance contre les risques de tiers à concurrence des chiffres précités, et personne ne peut voler, faire voler, ou autoriser quelqu'un à voler s'il n'est garanti par un assureur régulièrement inscrit, en vertu d'une police couvrant sa responsabilité pour les dommages ou pertes causés aux personnes et aux biens sur terre ou sur mer dans le Royaume Uni par la chute d'une personne ou d'un objet se trouvant dans l'aéronef au départ, pendant le vol ou à l'atterrissage.

Il a été clairement expliqué lors du vote de cette loi que les dispositions relatives à l'obligation de l'assurance et à la limitation de la responsabilité étaient complémentaires l'une de l'autre. Sans assurance, il n'y aurait pas encore de limitation dans la responsabilité dont il s'agit; mais sans une telle limitation, l'assurance à un taux de prime raisonnable eût été impossible, attendu que l'on ne peut pratiquement obliger le propriétaire d'un avion à assurer son appareil contre une responsabilité civile illimitée. Cet exemple illustre d'une manière frappante l'interdépendance et l'étroite connexité qui existent, ainsi que nous nous sommes efforcé précédemment de le démontrer, entre toute responsabilité civile et l'assurance de ce risque.

La loi contient la majeure partie des prescriptions des « Road Traffic Acts » de 1930 et 1934. C'est ainsi que les dépôts effectués par les Compagnies autorisées à traiter l'assurance automobile sont également exigibles de celles qui pratiquent

l'assurance-aviation. Et n'est considéré comme assureur autorisé que la Compagnie ou l'assureur particulier qui se conforme aux prescriptions des lois du « Road Traffic » et qui a effectué et maintenu un dépôt de 15.000 £ en vue d'exploiter l'assurance-aviation. Les mêmes obligations qu'aux assureurs proprement dits incombent aux garants (*giver of securities*) qui s'engagent à se substituer au propriétaire de l'aéronef s'il n'exécute pas les obligations envers les tiers prévues par la loi.

L'assureur délivrera un « certificat d'assurance » ou un « certificat de caution » contenant les principales clauses de la garantie. Les polices d'assurance sont copiées sur celles de l'assurance-automobile obligatoire. Ces polices ne peuvent pas être annulées, sauf dans quelques cas spécifiés par la loi, et, en présence d'un certificat d'assurance, l'assureur est obligé d'indemniser les tiers qui ont subi des dommages, à moins qu'il ne puisse prouver une fausse déclaration en ce qui concerne des faits matériels, etc...

SECTION IV. — LUXEMBOURG

1. L'attention du Législateur luxembourgeois a été également appelée sur la nécessité de protéger, dans une très large mesure, les piétons ou autres usagers de la voie publique contre les accidents causés par les automobilistes, accidents dont la fréquence a alarmé les Pouvoirs Publics de ce pays au même titre qu'en France.

Par sa loi du 10 juillet 1932 concernant la circulation des véhicules de toute nature sur les voies publiques, le Grand-Duché tient, à ce titre, une place fort honorable dans la législation moderne.

Cette loi, dont les conditions d'application ont été précisées par un Arrêté Grand-Ducal du 24 décembre 1932, institue l'assurance obligatoire des conducteurs de véhicules à moteur mécanique. Elle impose l'existence d'une police d'assurance ou d'un cautionnement avant toute mise en circulation. Cette assurance doit être contractée auprès d'une compagnie agréée répondant aux conditions suivantes :

Elle couvrira jusqu'à concurrence d'une somme minimum

qui sera indiquée ci-après toutes les réparations civiles dont peuvent être tenus, à l'égard des tiers :

a) le propriétaire du véhicule tant en cette qualité qu'en celle de conducteur du dit véhicule ou de personnes civilement responsables du conducteur;

b) tout autre personne autorisée expressément ou tacitement par le propriétaire à conduire le véhicule.

Ne sont pas considérés comme tiers dans le sens de la loi :

a) le conjoint du souscripteur de l'assurance et du conducteur ainsi que leurs ascendants, descendants et alliés au même degré;

b) le conducteur du véhicule quel qu'il soit;

c) les préposés salariés ou non du souscripteur de l'assurance ou du conducteur pendant qu'ils se trouvent sous son autorité et lorsqu'ils sont indemnisés par l'Association Grand-Ducale d'Assurance contre les Accidents Professionnels.

L'arrêté du 24 décembre 1932 portant Règlement d'exécution de la loi du 10 juin 1932 fixe un minimum de couverture variant entre :

150.000 et 400.000 frs pour les motocyclettes,

500.000 et 3.000.000 pour les automobiles.

Ces graduations varient selon le nombre de places disponibles dans le véhicule assuré.

Ces sommes s'entendent tant pour les dommages corporels que pour les dommages matériels. Toutefois si l'indemnité dépasse la somme assurée, celle-ci sera d'abord employée au paiement des dommages corporels.

L'arrêté prévoit la faculté d'un cautionnement en titres de même somme, mais il n'en a jamais été fait usage.

La police d'assurance doit stipuler expressément et sans dérogation possible que l'assuré contribuera directement et personnellement au règlement du dommage causé aux tiers, en principal et frais, dans les proportions et limites suivantes :

Les sinistres inférieurs à 500 frs resteront entièrement à sa charge;

Dans les sinistres à partir de 500 frs jusqu'à 10.000 frs inclus, il supportera une part invariable de 500 frs;

Dans les sinistres dépassant 10.000 frs, sa part sera fixée à 5 % du dommage sans pouvoir dépasser la somme de 5.000 frs.

Toutefois, l'assureur restera tenu du paiement de la contribution de l'assuré vis-à-vis du tiers lésé.

Les déchéances encourues par l'assuré après l'accident ne sont pas opposables au tiers lésé et à leurs ayants-droit, sauf recours de l'assureur contre l'assuré.

La carte d'identité pour automobile ou motocycle ne pourra être délivrée qu'après remise d'une attestation de la Compagnie d'assurance conforme à un modèle administratif.

Tout conducteur de véhicule à moteur mécanique devra, à toute réquisition des Officiers et des agents de police judiciaire, exhiber sa police d'assurance ou une attestation dont le Gouvernement impose le type, ainsi que la justification du paiement de la prime de l'année courante.

Pour les courses d'essai ainsi que pour les courses extraordinaires, le véhicule engagé doit être assuré ou cautionné suivant des conditions particulières; il doit être également justifié que les primes échues sont payées.

Toutes les fois que le contrat d'assurance ou le cautionnement sera suspendu après mise en demeure pour non paiement de prime, ou cessera ses effets après résiliation normale, le Directeur Général des travaux publics devra en être avisé, afin qu'il puisse immédiatement retirer la carte d'identité comportant en même temps autorisation de fonctionnement pour le véhicule en question, jusqu'au moment où l'intéressé aura justifié à nouveau de l'existence d'une police d'assurance ou d'un cautionnement conformément aux prescriptions légales.

Mais toute suspension ou cessation de l'assurance ne produira ses effets à l'encontre des tiers lésés que 10 jours après réception de la notification adressée par l'assureur suivant lettre recommandée au Directeur Général des Travaux Publics.

2. L'institution de l'assurance obligatoire a été favorablement accueillie par l'opinion publique, par les automobilistes et les compagnies d'assurances. Cette adhésion unanime peut de quelques manière s'expliquer par le nombre considérable d'accidents dus à une circulation très intense dans une région exiguë. Anciennement, les victimes étaient trop souvent à la merci des chauffards. Les gens honnêtes étaient assurés et

ceux qui n'avait rien à perdre ne l'étaient pas. La loi du 10 juin 1932 est venue remédier à cet état de choses en organisant la protection des victimes.

Il y a cependant deux exceptions à la garantie de la loi, l'une en faveur des compagnies d'assurances, l'autre en cas de fuite du chauffeur s'il ne peut être retrouvé.

La première exception vise les déchéances opposables à la victime lorsqu'elles sont préexistantes à l'accident. C'est par exemple un chauffeur qui est ivre et cette ivresse est la seule cause de l'accident : la victime ne peut rien toucher auprès de la Compagnie. Il en est de même dans le cas où le conducteur n'est pas muni d'un permis régulier ou s'il s'agit d'un motocycliste qui prend un passager sur le siège arrière alors qu'il est assuré pour sa personne seulement. Il y a dans ce dernier cas aggravation de risque, donc déchéance opposable au tiers, et peu importe que ce tiers soit le passager ou que ce soit un autre usager de la route.

Pour ce qui concerne plus spécialement les accidents anonymes et lorsque le chauffeur a pris la fuite, un projet de loi est actuellement en préparation pour faire admettre les victimes, non indemnisées dans les cas qui viennent d'être relevés, au régime des Assurances Sociales, régime comportant le paiement des frais de clinique et de médecin, le versement d'une indemnité de maladie et, le cas échéant, le service d'une rente ayant un caractère alimentaire. Il serait question de trouver les sommes nécessaires au financement de ce projet par l'imposition d'un pourcentage variable sur le chiffre d'affaires réalisé par les compagnies d'assurances sur leur contrat R. C. A.

L'institution d'un découvert obligatoire est en général peu appréciée. Le Législateur avait voulu enrayer les accidents en obligeant l'assuré à y contribuer directement de ses deniers personnels dans une proportion déterminée. Mais ce système a pour conséquence de tenir l'assuré pour responsable, même dans le cas où c'est un préposé qui a causé l'accident, et cela est une grande injustice.

D'autre part, cette mesure a fait augmenter les cas de fuite. Ce n'est pas seulement la menace du Tribunal, mais aussi la perspective des suites pécuniaires de l'accident qui incitent un

chauffeur peu consciencieux à prendre la fuite pour se dérober à toute responsabilité.

Enfin, la franchise obligatoirement contenue dans les polices d'assurance empêche les compagnies de faire des transactions rapides par suite du refus de leurs assurés de contribuer au paiement de l'accident tant que leur responsabilité n'a pas été établie par le tribunal; la gestion des accidents en est rendue plus onéreuse et il s'ensuit une augmentation de primes que certains estiment de 10 à 15 %.

Pour toutes ces raisons, la très grande majorité des automobilistes opinent pour l'abolition de la franchise.

Avant la loi du 10 juin 1932, les Compagnies pratiquaient à l'intérieur d'un Syndicat unique un tarif minimum. La venue ultérieure sur le marché de plusieurs compagnies étrangères a fait immédiatement baisser les primes et les a ramenées à de justes proportions, de sorte que le Syndicat, depuis, est à peu près inexistant, et les compagnies qui fonctionnent selon la loi de 1891 se concurrencent librement.

SECTION V. — SUISSE

1. La loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles pose en termes précis l'obligation pour tout détenteur de véhicule automobile de contracter une assurance-Responsabilité Civile couvrant les dommages causés par l'emploi du véhicule.

Pour être admis à circuler, tout véhicule automobile doit être pourvu d'un permis de circulation, permis établi pour l'année civile et renouvelable chaque année. Ce permis est établi au nom du détenteur de véhicule et après qu'une expertise officielle aura constaté que celui-ci est propre à l'usage auquel il est destiné et que le postulant aura justifié de l'assurance-Responsabilité Civile exigée par la loi.

Les cantons n'ont pas l'obligation de vérifier l'exactitude de la qualité de détenteur de la personne qui sollicite la délivrance à son nom d'un permis de circulation. Par contre ils

devront exiger que l'attestation d'assurance-Responsabilité Civile soit en faveur de la même personne que celle qui déclare vouloir prendre la qualité de détenteur dans le permis de circulation.

Il est admis que l'assurance est liée avant même la signature de la police et avant le paiement de la première prime dès la signature de la proposition et la remise à l'assuré d'un certificat d'assurance destiné à lui permettre d'obtenir de l'Autorité Officielle un permis de circulation.

Par ailleurs, on peut parfaitement concevoir une action en responsabilité contre l'Autorité cantonale qui aurait accordé un permis de circulation sans avoir obtenu la preuve qu'une assurance-Responsabilité Civile a été conclue pour le véhicule.

Lorsqu'un véhicule change de mains, le nouveau détenteur doit faire transférer à son nom, dans les 14 jours, le permis de circulation.

Il eût été plus exact de parler de détention, un véhicule pouvant changer de mains sans changer de détenteur. La formule ne correspond d'ailleurs pas à l'intention du Législateur qui ne connaît que la notion de détention. Cela est si vrai que si le véhicule automobile change de main, l'ancien détenteur demeure civilement responsable à côté du nouveau, jusqu'au transfert officiel du permis de circulation. Le Législateur a donc voulu s'en tenir à la conception formaliste de la notion de détenteur, puisqu'une personne qui n'est plus détenteur en fait est toujours considérée comme détenteur en droit.

Le détenteur de droit a donc intérêt à ne pas se dessaisir de son véhicule avant de vérifier l'inscription du transfert sur le permis de circulation. Ce n'est pas, en effet, le transfert de la détention ou de la propriété qui transfère l'assurance de Responsabilité Civile, mais seulement le transfert officiel du permis de circulation, sous la forme, non de la simple remise de ce document, mais de l'inscription officielle opérée par l'Autorité compétente.

Les effets de la police sont transférés automatiquement et de droit au nouveau détenteur sans aucune cession spéciale entre parties, ni avis à l'assureur : le contrat continue d'office et sans formalité entre l'assureur et le nouveau détenteur, sous réserve du droit, qui appartient à l'un et à l'autre, de

résilier l'assurance dans les 14 jours à compter du moment où ils ont eu connaissance du transfert (6).

L'assureur est tenu d'aviser l'Autorité cantonale de toute suspension ou cession de l'assurance. La suspension ou la cession, ainsi qu'il vient d'être dit, produit ses effets au plus tôt 14 jours après réception de l'avis.

L'assureur usera du droit de suspension ou de résiliation dans les cas suivants : échéance de la police arrivée à son terme et non renouvelée, résiliation après sinistre ou après transfert dans le cas dont il vient d'être parlé, suspension par suite de défaut de paiement d'une prime par l'assuré précédemment mis en demeure; cessation des obligations de l'assureur en cas d'aggravation du risque; refus de paiement de la première prime, etc...

Ce délai de 14 jours a été établi dans l'intérêt de l'assureur pour que celui-ci ne soit pas lié jusqu'à la fin de la période pour laquelle le permis de circulation a été délivré.

Dans ce même délai de 14 jours, le permis de circulation et les plaques délivrées par l'Autorité cantonale devront être retirés; à ce défaut, la responsabilité de l'Autorité administrative pourra être engagée si le véhicule continue à rouler sans être assuré.

La somme obligatoirement assurée sera pour un motocycle de 30.000 frs au moins par victime, et de 60.000 frs au moins par sinistre; pour une voiture automobile, de 50.000 frs au moins par victime et de 100.000 frs au moins par sinistre.

Le montant minimum prévu pour l'assurance de la voiture automobile de poids lourd destinée au transport de personnes sera pour chaque accident :

de 150.000 frs au moins si le véhicule est aménagé pour 10 personnes au maximum;

de 300.000 frs au moins pour 11 à 20 personnes;

et de 500.000 frs au moins pour plus de 20 personnes.

La somme assurée pour les dommages matériels sera au moins de 3.000 frs pour un motocycle et de 5.000 frs pour une voiture automobile.

(6) L'acquéreur d'un véhicule automobile assuré ne peut pas résilier l'assurance avant le transfert du permis de circulation (C. de justice civile du canton de Genève, 1^{er} nov. 1935, Helvétia c. Steiner),

Une franchise de 100 frs au maximum est autorisée pour les dommages matériels. Mais cette clause de franchise n'est admise que pour l'assurance des dommages matériels.

La loi du 15 mars 1932 a innové sur ce point avec la pratique suivie antérieurement sous le régime du Concordat où il était interdit de s'assurer pour la totalité du préjudice, puisque la franchise pour dommage corporel était imposée sous menace de sanctions graves contre les assureurs. Le législateur de 1932 semble avoir voulu, dans l'intérêt de l'assuré, écarter ces clauses de retenue ou franchises qui sont une source de complications en cas de sinistre.

La loi ne dit pas exactement quelles sont les personnes dont la responsabilité civile devra être assurée; elle se contente de stipuler que le détenteur devra contracter une assurance Responsabilité-Civile et que celle-ci devra couvrir les dommages causés par le véhicule. Ce qu'elle demande donc au détenteur de couvrir, c'est sa responsabilité civile comme détenteur; on ne lui demande pas davantage. Il pourra se présenter, suivant la rédaction du contrat, que seule cette responsabilité soit assurée, abstraction faite de la responsabilité personnelle de la personne civilement responsable : les tiers seront couverts, mais l'assureur du détenteur conservera alors un droit de recours contre la personne civilement responsable.

Ainsi le détenteur n'est pas tenu de s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité civile envers son conjoint, ses ascendants et ses descendants. Mais il n'en reste pas moins que cette responsabilité civile existe en droit.

2. La loi a prévu le cas des accidents corporels dûs à l'emploi d'un véhicule automobile par un tiers non autorisé, sans la faute du détenteur. La Confédération Suisse a conclu auprès des entreprises agréées une assurance en faveur des victimes de ces accidents. Cette assurance ne couvre pas le dommage matériel causé aux tiers. Il ne s'agit pas non plus d'une assurance destinée à garantir les accidents survenus par l'emploi de véhicules à moteur dont les détenteurs n'ont pu être identifiés ou sont insolvables. C'est seulement dans le cas où le détenteur du véhicule démontre qu'il n'a rien négligé pour en prévenir une utilisation frauduleuse que l'assurance

spéciale souscrite par la Confédération peut jouer, et ce, en tant que le tiers non autorisé répond du préjudice conformément à la responsabilité aggravée de l'art. 37 de la loi du 15 mars 1932.

Le dommage du lésé se déterminera non pas sur la base de son dommage réel, mais comme s'il était assuré à la Caisse Nationale Suisse d'Assurance contre les accidents. L'indemnité de chômage sera par exemple calculée sur la base de 80 % ; on ne comptera pas les deux premiers jours ; la rente pour invalidité permanente ne pourra pas dépasser 70 % du gain annuel du blessé. La victime ne sera pas couverte par cette assurance spéciale pour le tort moral, etc... Le dommage pourra même être réduit par le juge pour des motifs légaux, par exemple faute concomitante de la victime.

Si, au moment de l'accident, la personne blessée ou tuée ne gagnait pas encore sa vie, en raison de son jeune âge, ou n'avait pas de travail pour d'autres motifs, la fixation de la rente pourra être ajournée jusqu'à l'époque où le sinistré sera en mesure de gagner sa vie ou serait en mesure de la gagner s'il n'avait pas été atteint par l'accident ; mais l'obligation d'indemniser devra, auparavant, avoir été constatée, en principe, par jugement ou reconnaissance. Au lieu d'ajourner la fixation de la rente, il pourra aussi être versé, immédiatement, un capital, qui ne devra pas être supérieur, toutefois, à la valeur moyenne actuelle des rentes qui devraient probablement être payées à l'avenir. Si, en cas de décès, aucune indemnité ne doit être versée sous forme de rente ou de capital, ou si la fixation d'une telle indemnité a été ajournée, les frais funéraires seront remboursés jusqu'à concurrence de 300 frs, en application de l'art. 83 de la loi fédérale du 13 juin 1911 sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents.

Les personnes transportées sur un véhicule conduit par un tiers non autorisé et qui ont connaissance de ce fait ne peuvent exercer aucune action contre les compagnies avec lesquelles la Confédération a traité pour l'assurance du risque spécial dont il s'agit.

La Confédération verse aux compagnies, pour les véhicules à moteur portant une plaque de contrôle suisse, les primes annuelles suivantes :

1° Voitures automobiles et voitures de poids lourd destinées au transport de personnes.....	frs : 1,25
2° Camions et motocycles.....	0,80

Les compagnies désignent une compagnie mandataire, avec laquelle la Confédération traite exclusivement.

La Confédération participe, à raison de 30 %, aux bénéfices éventuels, déduction faite de 15 % pour frais généraux.

Tel est le résumé de la première convention conclue pour une durée de 3 ans et qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1933.

Le Conseil Fédéral dans sa délibération du 30 décembre 1935 a approuvé un nouveau projet de convention entre la Confédération Suisse et 16 Compagnies d'assurances pour l'assurance spéciale prévue par l'art. 55 de la loi du 15 mars 1932, Convention qui reproduit, sauf quelques variantes, le texte de la précédente. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1936 pour la durée d'une année à l'expiration de laquelle elle se renouvellera tacitement aussi longtemps que l'une des parties ne l'aura pas dénoncée.

Les résultats de l'assurance spéciale souscrite par la Confédération Suisse pour couvrir les accidents causés par des tiers non autorisés, sans la faute du détenteur, ont été favorables jusqu'alors. Un bénéfice de 83.000 frs a pu être réparti pour l'exercice 1934 entre les 16 sociétés suisses et étrangères qui assument ce risque.

D'après les données du Département fédéral de justice et police, le nombre des véhicules automobiles en circulation en 1934 s'est élevé à :

en Suisse :

a) autos privées		pour lesquels il a été	
et autocars.....	69.947	perçu en primes : Frs	87.433,75
b) camions, trac-		pour lesquels il a été	
teurs, motos.....	51.459	perçu en primes : Frs	41.167,20
			128.600,95

au Lichstenstein :

a) autos privées		pour lesquels il a été	
et autocars.....	98	perçu en primes : Frs	122,60
b) camions, tracteurs, motos.....	98	pour lesquels il a été	
		perçu en primes : Frs	78,40
			201,00

Pendant l'exercice considéré, 14 sinistres ont été annoncés, dont 12 sont restés en suspens et pour lesquels il a été attribué à la réserve pour cas en suspens 21.210 frs. La dite réserve augmentée de 20.000 frs, solde de 1933, monte donc à 41.210 frs. La gestion prudente de cette assurance produit ses fruits. Cependant, il ne faut pas se cacher que les résultats d'une année peuvent être fâcheusement influencés par les cas en suspens ou vice-versa. Ainsi, en 1933, 35.000 frs avaient été mis en réserve pour deux cas que la Caisse nationale Suisse d'Assurances en cas d'accidents prit après coup à sa charge.

3. Le compte-rendu présenté pour l'Exercice 1934 aux Autorités Fédérales par l'Office de contrôle des Assurances concernant la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles contient les chiffres suivants :

Primes de l'exercice 1934.....	25.000.000	Frs suisses	
— — — 1931.....	14.300.000	—	—
Sinistres réglés en 1934.....	15.300.000	—	—
— — — 1930.....	8.600.000	—	—

On constate donc une augmentation considérable des primes dûes non seulement au principe de l'assurance obligatoire, mais encore à un rehaussement des tarifs. Mais l'on constate une augmentation encore plus forte des sinistres réglés; d'ailleurs, faut-il ajouter que si la statistique présentait, avec des évaluations précises, les sinistres déclarés en 1934 et non encore réglés, l'on s'apercevrait sans doute que le pourcentage des sinistres par rapport aux primes ne cesse de grossir.

4. La loi du 15 mars 1932 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1933, laissant subsister la réglementation fédérale antérieure, concernant les concessions d'entreprises de transport

par automobile et l'octroi de concessions pour les courses régulières dites « de circuit » et « de tourisme ».

5. Elle dispense les cyclistes de munir leur véhicule d'une plaque de contrôle numérotée, mais laisse aux cantons la faculté de les obliger à s'assurer contre la responsabilité civile.

Seul, le canton de Berne n'avait pas, jusqu'à présent, fait usage de cette faculté. Mais, récemment, les Autorités bernoises ont élaboré un projet de Décret rendant l'assurance de responsabilité civile obligatoire pour les cyclistes. Les sommes minima prévues dans ce projet pour l'assurance obligatoire sont de :

50.000 frs	par accident,
30.000 —	par victime,
2.000 —	pour dommages causés aux choses.

Ce projet est devenu aujourd'hui un fait accompli.

La direction de la police cantonale vient de conclure un contrat collectif avec « La Générale », Société Anonyme d'assurances, à Berne, pour couvrir la nouvelle assurance. Suivant entente avec l'Administration fédérale des Postes, l'encaissement de la prime et la remise de carte de contrôle seront faites par tous offices postaux.

La prime, additionnée de la taxe, a été fixée à 4 frs pour adultes et à 3 frs pour écoliers.

Les cyclistes pourront retirer l'insigne et la carte de contrôle du 1^{er} au 15 mai, date de l'entrée en vigueur de l'assurance.

Les cyclistes déjà assurés pour leur propre compte devront acquitter la taxe réglementaire de 1 fr. pour l'insigne et la carte de contrôle.

SECTION VI. — TCHECOSLOVAQUIE

1. Le Décret Gouvernemental n° 203 du 19 octobre 1935 a mis en vigueur — à partir du 1^{er} novembre — la nouvelle loi Tchécoslovaque n° 81 du 21 mars 1935 relative à la circulation

des voitures automobiles. Un règlement d'administration publique en date du 31 octobre est venu déterminer le détail d'application de cette loi dont nous allons exposer les principales dispositions.

Tout possesseur d'un véhicule à moteur inscrit au registre des véhicules à moteur tchécoslovaques, tout possesseur d'un véhicule auquel des plaques d'identité ont été régulièrement attribuées, est tenu :

Ou bien de s'assurer auprès d'une Compagnie d'assurances autorisée à opérer dans la République Tchécoslovaque ou d'y assurer la personne employant avec sa connaissance son véhicule à ses propres risques et périls contre les conséquences de la responsabilité résultant, selon la loi du 26 mars 1935, de l'emploi du véhicule;

Ou bien de déposer une caution pour garantir les obligations résultant de cette responsabilité auprès des Autorités locales du district où les véhicules sont enregistrés.

Tout propriétaire d'une automobile doit être assuré pour le cas d'un accident causé à une seule personne pour le montant de 50.000 couronnes.

Pour les bicyclettes à moteur, le minimum de la garantie obligatoire est de 100.000 couronnes, et cette même limite s'applique aussi aux motocyclettes, aux sidecars et aux tri-cycles.

Pour les voitures privées, les camions à moteur, l'assurance est fixée à, au minimum, 200.000 couronnes; les entrepreneurs de transports automobiles de voyageurs (autobus et cars pouvant contenir 35 personnes, places assises et debout) doivent être assurés pour au moins 400.000 couronnes; pour dommages aux choses, l'assurance est fixée à 10.000 couronnes au minimum. Au-delà de 35 personnes, l'obligation est de 600.000 couronnes.

Le règlement du 31 octobre 1935 dispose qu'au lieu de contracter une police d'assurance, les propriétaires de véhicules à moteur visés par la loi ont la faculté de constituer un cautionnement dont le montant représente 9/10 de l'assurance obligatoire. Ce cautionnement pourra être représenté soit en bons de l'Etat, soit par des livrets de Caisses d'Epargne, soit en certificats de dépôt d'Etablissements de crédit, etc.

Les compagnies d'assurances sont tenues de délivrer aux possesseurs de véhicules assurés auprès d'elles contre la responsabilité légale automobile un certificat indiquant quelle est la somme assurée et pour quelle période la prime d'assurance est payée. Ce certificat doit toujours être délivré au plus tard dans les dix jours du paiement de la prime d'assurance. Exceptionnellement et pour les polices en cours à l'époque de l'entrée en vigueur de la loi, l'assuré a dû lui-même réclamer ce certificat. Tout conducteur est tenu de porter sur lui la dernière quittance confirmant que la prime d'assurance a été réglée et que son contrat est toujours régulièrement en vigueur.

La loi tchécoslovaque du 26 mars 1935 sur la circulation des véhicules à moteur prévoit la faculté pour le gouvernement de prescrire par voie de Décret que les personnes responsables, même si elles sont assurées, devront supporter elles-mêmes le dommage jusqu'à une certaine limite, sans qu'elles aient droit à une indemnité d'assurance. Cette clause de découvert obligatoire dans une proportion et dans une limite à déterminer, est laissée à l'appréciation du Gouvernement.

2. Il nous faut également signaler une autre disposition extrêmement intéressante de la loi tchécoslovaque qui a créé un Fonds d'assistance pour les victimes non dédommagées des accidents causés par des véhicules à moteur. La personnalité morale est accordée à ce Fonds dont l'administration est confiée à un curatorium dont la composition sera réglée par un Décret du Gouvernement et auquel les demandes d'assistance devront être présentées.

Il sera prélevé sur ce Fonds des allocations aux personnes ayant subi un accident causé par un véhicule à moteur, ou à leurs ayants-droit, si le dommage ne peut pas être réparé par la personne responsable ou si les dommages-intérêts ne sont pas recouvrables sur l'assurance ou sur la caution, et, enfin, dans le cas où il est impossible de constater quelle est la personne responsable.

Mais, fait essentiel à noter, personne n'a un droit légal à allocation sur le Fonds dont il s'agit.

D'ailleurs, les recettes de ce Fonds peuvent recevoir une

autre destination que l'indemnisation des victimes d'accidents et être employées à des fins de prévention des accidents de véhicules à moteur, et par exemple pour la propagande en faveur d'une circulation prudente.

Pour l'alimentation de ce Fonds, les Compagnies d'assurances exploitant dans la République Tchécoslovaque l'assurance des conséquences de la responsabilité légale résultant de l'emploi de véhicules à moteur sont tenues de verser, chaque année, 1 % des primes nettes directes perçues sur les opérations de l'année précédente.

3. Une loi Tchécoslovaque du 3 juillet 1934 a réglementé le contrat d'assurance, et notamment, par ses articles 115 à 124, l'assurance de responsabilité.

Une autre loi du 11 juillet 1934 concerne la garantie des droits des assurés dans l'assurance privée ainsi que la surveillance des Compagnies d'assurances privées par l'Etat. Cette dernière loi prévoit notamment l'obligation pour chaque compagnie de maintenir intactes les réserves constitutives d'un Fonds spécial qui demeure le gage privilégié des assurés. Elle institue un contrôle financier et administratif très rigoureux, contrôle permettant notamment de vérifier si les contrats d'assurances émis par les Compagnies ne sont conclus qu'aux conditions générales d'assurance approuvées par les Autorités et au tarif de primes connu d'elles.

Des dispositions pénales très sévères sont appelées à sanctionner le contrôle administratif et financier exercé par l'Etat sur les Compagnies d'assurances, sanctions pour la détermination desquelles il est tenu compte des capacités professionnelles du coupable, du degré de sa faute et de l'importance des suites de cette faute. Elles frappent les Directeurs de la Compagnie; mais au sens de la loi sont considérés comme directeurs, les employés chargés de la direction d'une succursale et plus généralement tous ceux qui sont munis du pouvoir de disposer du patrimoine de la compagnie d'assurances.

SECTION VII. — SUEDE

1. La Loi suédoise du 10 mai 1929 sur l'assurance-locomotion des véhicules automobiles représente une évolution très marquée vers la confusion de la responsabilité avec l'assurance. Le propriétaire de tout véhicule automobile utilisé pour la locomotion sur le territoire du pays est tenu de contracter et de maintenir effective une assurance conforme aux dispositions légales.

Par véhicule automobile, il faut entendre tout véhicule destiné à circuler sur la route, équipé en vue du transport des personnes ou des marchandises et qui ne circule pas sur rails. La loi ne s'applique pas aux bicyclettes munies d'un moteur auxiliaire.

L'assurance-locomotion des véhicules automobiles garantit le paiement à toute personne qui a subi un dommage par le fait de la circulation d'un véhicule de ce genre, de l'indemnité due par le propriétaire, l'usager ou le conducteur du dit véhicule.

La garantie de l'assureur pour chaque accident comprendra une somme globale de 60.000 couronnes à raison des dommages corporels avec limitation de 20.000 couronnes par personne blessée ou tuée, et une somme globale de 10.000 couronnes à raison des dommages matériels.

Pour les véhicules automobiles mis à la disposition du public moyennant rétribution, une garantie globale plus élevée pourra être prescrite en maintenant toutefois la limitation de l'indemnité due à chaque personne blessée ou tuée.

Lorsque plusieurs personnes auront droit à indemnité à raison d'un même accident et si la somme assurée est insuffisante pour les indemniser chacune intégralement, cette somme sera répartie entre elles proportionnellement à ce que chacune aurait eu à toucher à raison de l'assurance au cas où elle seule aurait eu droit à indemnité.

Lorsqu'un contrat d'assurance-locomotion sur un véhicule immatriculé dans le pays vient à expiration après dénonciation ou de toute autre manière, l'assureur reste tenu à indem-

nité à l'égard de la victime de tout accident qui aura pu survenir dans les 30 jours du moment où la date de l'expiration du contrat aura été portée à la connaissance de l'autorité sur les registres de laquelle le véhicule a été immatriculé.

Au cas où l'assurance s'appliquerait non pas à un véhicule déterminé, mais à tous véhicules porteurs de plaques de contrôle délivrées par l'autorité compétente, les dispositions qui précèdent sont appliquées par analogie, le délai précité de 30 jours courant alors à partir du moment où l'avis sera parvenu à l'autorité qui avait délivré la plaque.

L'assureur ne peut pas, en vue de dégager sa responsabilité à l'égard d'une victime, invoquer dans une mesure plus étendue que celle qui découle des dispositions précédentes, une circonstance qui ne dépend pas de la victime elle-même.

Si un procès est intenté au propriétaire, à l'usager ou au conducteur d'un véhicule automobile aux fins d'obtenir une indemnité pour dommages causés du fait de la circulation de son véhicule, le demandeur est tenu d'en aviser l'assureur assez tôt pour que celui-ci puisse intervenir au procès. Si, lors de l'appel de la cause, il n'est pas prouvé que l'établissement compétent a été avisé, le Tribunal accordera au demandeur un délai suffisant pour le faire. Faute d'observer ce délai, le demandeur sera forclos en ce qui concerne ses droits sur l'assureur.

Les sommes dues par un établissement d'assurance à titre d'indemnité pour accidents corporels ne peuvent être saisies pour dettes.

Est puni d'une amende de 2.000 couronnes au plus l'assujetti à l'obligation d'assurance dont le véhicule est utilisé, pour la locomotion sur le territoire du pays par lui-même ou par autrui avec son agrément, sans qu'une assurance-locomotion d'un montant suffisant n'ait été contractée et maintenue effective.

Toute personne autre, qui utilise un véhicule automobile en ayant connaissance du fait que l'assurance-locomotion d'un montant suffisant n'existe pas, est punie d'une amende de 500 couronnes au plus.

Celui qui, étant l'objet d'une poursuite pour infraction à la loi, persiste durant ce temps dans cette infraction sera, lors-

qu'il aura été jugé coupable aux termes de la loi, condamné à la peine applicable à l'infraction autant de fois qu'il y aura eu de citations délivrées et communiquées.

La loi suédoise pose donc le principe d'une assurance obligatoire souscrite au profit des personnes pouvant souffrir un dommage du fait de la circulation du véhicule qui fait l'objet de cette assurance. Pour que la victime ait droit à indemnité, il suffit qu'elle ait souffert un préjudice. Il n'y a pas lieu de rechercher si l'auteur de l'accident est responsable ou non. C'est pourquoi les personnes dont la loi présume la solvabilité (membres de la famille royale, l'Etat, les communes, les chefs d'Etats étrangers ou membres des familles princières régnautes étrangères, les étrangers faisant partie des corps diplomatiques et consulaires d'un Etat étranger accrédités auprès du Gouvernement suédois) et qui sont de ce fait relevées de l'obligation de contracter une assurance-locomotion, sont néanmoins tenues de payer le montant de l'indemnité qui aurait été dûe par l'assureur si cette assurance-locomotion avait été contractée, et ce, même dans le cas où la circulation d'un de leurs véhicules cause un dommage dont l'une de ces personnes ne serait pas responsable aux termes d'une autre disposition légale. La loi exige donc que l'assurance-locomotion soit souscrite au profit des victimes d'accidents, indépendamment de tout principe de responsabilité.

Il doit être précisé que les personnes circulant sur ou dans le véhicule ne bénéficient pas de l'assurance directe légale. Mais, s'il n'a pas fait de réserves contraires, l'assureur devra garantir l'assuré contre la responsabilité pécuniaire encourue par lui vis-à-vis des personnes transportées dans son véhicule à raison d'un dommage résultant de la locomotion automobile. Ainsi le contrat comportera subsidiairement une assurance-responsabilité qui garantira l'auteur du dommage si une responsabilité pécuniaire est mise à sa charge par l'application des principes de droit commun.

2. La loi suédoise contient au sujet des accidents dont les auteurs sont inconnus, ou ne sont pas assurés, ou ne le sont qu'insuffisamment par rapport à la somme prescrite obligatoirement, des dispositions tout à fait particulières. Elle crée

en effet une véritable responsabilité nouvelle à la charge des établissements d'assurance lorsqu'il n'existe pas, pour le véhicule en cause, d'assurance-locomotion effective au profit de la victime. Les établissements qualifiés pour faire des opérations d'assurance-locomotion sont tous solidairement tenus à garantie à l'égard de la victime comme s'ils avaient été ses assureurs, par conséquent à concurrence du maximum légal. Tout naturellement, les établissements d'assurance ne seront pas responsables à l'égard de celui à qui incombait l'obligation de s'assurer.

Lorsqu'il existe une assurance-locomotion, mais sans que la somme garantie n'atteigne le montant prescrit, les établissements d'assurance répondront dans les mêmes conditions de solidarité de la différence. Mais ils ont alors un recours contre la compagnie qui avait délivré la police d'assurance, si, en émettant ce contrat, cette compagnie avait compris ou avait dû comprendre que la somme assurée était inférieure à ce qu'elle aurait dû être.

La responsabilité pécuniaire ainsi imposée aux compagnies d'assurances est répartie sur l'ensemble au prorata des sommes que chacune d'elles aura encaissées au cours de l'année civile précédente à titre de primes afférentes aux assurances-locomotion contractées directement chez elles.

Jusqu'à concurrence des sommes qu'il aura dû verser à une victime conformément aux dispositions ci-dessus, l'établissement d'assurance a le droit de se substituer à la victime dans ses droits contre l'auteur responsable du dommage.

Signalons une dernière particularité qui fait ressortir le caractère social très accusé de la législation suédoise. C'est obéir à la loi de la route que de transporter un blessé jusqu'au plus prochain médecin ou à l'hôpital. Mais il peut en résulter des dommages à la voiture, et ceux-ci ne sont pas nécessairement couverts par la police. Les Compagnies suédoises viennent récemment de décider que les dommages de ce genre seraient payés sur le Fonds spécial que l'Etat les a obligées à constituer pour réparer les dommages R. C. quand il n'y a pas d'assurance.

3. La législation suédoise a inspiré le projet de loi présenté

au Storting norvégien par le Ministre du Travail, tendant à rendre toutes les compagnies autorisées à exploiter l'assurance-responsabilité civile automobile solidairement responsables pour tous les dommages causés aux tiers par les propriétaires inconnus des véhicules ayant causé des accidents ou par les voitures dont les propriétaires auraient manqué aux prescriptions concernant les assurances. Le montant de ces sinistres serait partagé proportionnellement entre les compagnies d'assurances par rapport à leur revenu de primes concernant ces affaires. Par ailleurs, les limites de l'indemnité qui étaient de 10.000 couronnes pour les accidents corporels, 5.000 couronnes pour les dégâts aux choses, avec un maximum de 20.000 couronnes par accident, seraient portées à 20.000 couronnes pour les accidents de personne et 30.000 couronnes par accident, le maximum de 5.000 couronnes pour les dégâts matériels étant maintenu.

4. Pourront seuls contracter des engagements d'assurance-locomotion les établissements créés par l'Etat ou les Sociétés d'assurances autorisées par le Gouvernement à cet effet. Les assureurs doivent consentir à garantir toute personne qui leur en fait la demande, à moins que les Statuts de l'établissement ne limitent la clientèle assurable à une région ou à un groupe professionnel déterminés.

Avant de pouvoir commencer des opérations d'assurance-locomotion, l'établissement doit faire parvenir au Service d'inspection des assurances le barème des primes qu'il a l'intention d'appliquer. La répartition des risques par classes se fera en tenant compte des modèles approuvés par l'Inspection des assurances. Tout établissement d'assurance qui modifie ses barèmes de primes, ou qui, en consentant une assurance, a fixé une prime plus élevée que ne le motivent les barèmes déposés au Service d'Inspection, en avisera immédiatement ce service en faisant connaître le motif de sa décision. Il y a là un correctif logique à la règle que l'assureur est tenu d'assurer toute personne qui lui en fait la demande, pour le cas où ce risque serait jugé dangereux ou indésirable.

Si un établissement d'assurance qui se livre à des opérations d'assurance-locomotion n'observe pas l'économie désirable dans ses frais de gestion, ou si la manière dont les

primes sont calculées ou les dommages réglés, fournit des motifs raisonnables de critique, le Service d'Inspection des assurances en avisera le Gouvernement qui, s'il le juge nécessaire, prescrira à l'établissement d'avoir à prendre, dans un délai déterminé, les mesures propres à assurer le redressement, ou bien révoquera immédiatement l'autorisation de faire des opérations d'assurance-locomotion. Dans ce cas, tout assuré ayant contracté une assurance-locomotion auprès de l'établissement en cause sera tenu de souscrire, dans un délai de 30 jours, à partir de la publication de la décision de révocation, une nouvelle assurance auprès d'un établissement autorisé. Pendant cet intervalle, l'assureur primitif reste tenu de toutes ses obligations, tant que l'assuré n'a pas souscrit une nouvelle police.

5. Nous sommes donc en présence d'une loi plutôt de garantie légale que de responsabilité. Elle met à la charge des automobilistes l'ensemble des dommages causés par la circulation automobile, et c'est l'ensemble des automobilistes qui doit supporter cette charge que la loi limite d'ailleurs à une certaine somme.

C'est également une loi d'assurance obligatoire, mais ce n'est plus une assurance de responsabilité que l'automobiliste doit souscrire, c'est en réalité une assurance dont le but précis est de le décharger de la partie du risque automobile qui lui incombe. La loi met à sa charge le paiement d'une quote-part des dommages causés et l'oblige en même temps à payer cette somme sous la forme d'une prime d'assurance. Nous arrivons ainsi au terme de l'évolution qui conduit de l'assurance-responsabilité à l'assurance sociale dont nous avons déjà esquissé les lignes générales en prenant comme terme de comparaison la législation des accidents du travail.

27 Compagnies nationales et 5 Compagnies étrangères sont actuellement autorisées à exploiter en Suède la Branche Responsabilité Civile Automobile. Leurs autorisations expiraient à la fin de l'année 1935, elles en ont demandé le renouvellement indéfini au lieu de le faire pour un temps déterminé. Le Département intéressé n'a élevé aucune objection contre cette demande, il a fait toutefois une exception pour 4 Com-

pagnies, afin de se ménager une surveillance attentive sur leurs opérations.

Le Contrôle d'Etat suédois résiste en effet à renouveler dans certains cas l'autorisation demandée lorsqu'il a des raisons de redouter qu'une société, du fait du faible revenu de primes de l'assurance-responsabilité civile automobile, ne soit incitée à couvrir les pertes de cette Branche par les disponibilités provenant des autres Branches dans lesquelles elle opère.

QUATRIÈME PARTIE

Retour nécessaire au droit pénal répressif pour corriger les inconvénients de tout système où l'assurance de la responsabilité civile apporte une sécurité absolue à l'auteur de l'accident comme à la victime.

1. Nous vivons dans un époque inquiète, où le sentiment de l'insécurité domine les esprits. Nombreux sont les facteurs sur lesquels repose l'économie moderne, qui restent en dehors du domaine de l'action privée. Cependant, la conscience des dangers qui menacent l'individu a créé un intense besoin de protection. Les difficultés qu'éprouvent tous ceux qui encourent des responsabilités sont telles qu'instinctivement ils ont cherché leur sécurité dans l'association et par conséquent dans la solidarité qui unit tous les membres d'un même groupement. Et c'est tout naturellement vers l'assurance ainsi que nous l'avons abondamment expliqué pour le risque automobile, qu'ils se sont tournés pour lui demander des garanties toujours plus complètes. Des problèmes nouveaux ont surgi, qui ont mis les Compagnies dans la nécessité impérieuse de créer des formes d'assurances qu'elle ne connaissaient pas, auxquelles même elles pouvaient légitimement répugner. Mais l'assurance a dû se plier aux exigences de situations nouvelles

et imprévues, au milieu d'un droit nouveau adapté lui-même aux nécessités économiques.

Une évolution sociale n'est pas dangereuse ni à craindre, si elle s'effectue normalement, si elle laisse les initiatives privées poursuivre leur plein et entier développement, si elle n'entrave pas la concurrence, condition première du progrès et sauvegarde du public.

L'assurance, au cours de ces récentes années, s'est développée si largement, elle s'est étendue à tant de domaines nouveaux, elle a été si étroitement associée à l'évolution rapide qui a transformé notre droit, qu'elle est devenue un rouage nécessaire de la vie économique. Aujourd'hui, bon gré, mal gré, il lui faut prendre part à la vie sociale et fonctionner solidairement avec l'ensemble du mécanisme social.

L'action sociale, c'est bien la voie dans laquelle l'assurance doit résolument entrer pour le bien de tous en abandonnant à titre définitif tous autres errements. Elle doit s'attacher à des buts sociaux, c'est là son véritable terrain de défense. A vouloir autrement s'isoler, elle courrait le plus grave danger. Il ne peut donc plus être question de dénoncer systématiquement « l'ingérence abusive du pouvoir réglementaire dans les rapports contractuels entre assureurs et assurés », ni de perpétuer l'esprit dont procédait le pourvoi introduit devant le Conseil d'Etat par l'Union des Compagnies d'assurances à primes fixes contre certaines dispositions du Décret du 8 mars 1922. Fort heureusement, l'œuvre de création et d'adaptation de l'assurance, parallèle à une conception nouvelle de l'ordre public, elle-même évolutrice et fluente, permet de penser que les malentendus antérieurs ne sont plus à craindre en raison de la conscience prise par l'assurance du rôle considérable qu'elle est appelée à jouer dans notre économie sociale contemporaine.

L'assurance qui a nettement perçu l'aspiration moderne vers une protection plus étendue, a fait de remarquables progrès pour la satisfaire, le plus souvent spontanément, quelquefois sous l'influence de la contrainte de la loi. Nous ne parlerons pas ici de certains risques de la vie courante qui font aujourd'hui l'objet pour la plupart de garanties satisfaisantes parce qu'il est devenu possible de les diviser et de les faire

rentrer dans le cadre de la loi des grands nombres pour les compenser sur la base de l'expérience statistique, mais seulement du risque automobile qui se trouve intégralement couvert dans la pratique sans nulle difficulté ni inquiétude.

2. Mais est-il tant souhaitable que le risque soit totalement éliminé de l'activité humaine? Est-ce un progrès que de substituer l'idée de risque à l'idée de faute, la responsabilité objective à la responsabilité subjective? de remplacer en réalité la notion de responsabilité par celle de garantie et de réparation au moyen de la répartition des risques par l'assurance et sous le couvert d'une forme nouvelle de solidarité sociale? Convient-il d'envisager l'accident en lui-même, indépendamment de l'intention de son auteur, mais uniquement comme la rançon d'une civilisation mécanique et générateur d'un préjudice dont il serait injuste de laisser le fardeau à la victime?

Notre Code civil — et la Cour de Cassation l'a proclamé pendant plus d'un siècle — a basé tout notre système de responsabilité sur l'idée de faute, sur les principes que le Tribun Tarrible exposait devant le Corps législatif :

« Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un : s'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances » (1).

Cette idée de responsabilité basée sur l'existence d'une faute, pour demeurer dans le seul domaine de la responsabilité civile née d'un délit ou d'un quasi-délit, remonte fort loin. La loi Aquilia, qui est à l'origine de notre article 1382 et qui daterait du v^e siècle avant notre ère, sanctionnait, dans ses premier et troisième chefs, tout d'abord le meurtre de l'esclave, ou de l'animal vivant en troupeau et appartenant à autrui, puis le dommage causé à autrui par lésion ou destruction de l'un quelconque de ses biens.

Les conditions d'application de cette loi furent, au début, très restreintes; il fallait que le dommage fût causé par un fait positif de l'homme, et non par une omission. Elle reçut ensuite une plus grande extension, mais le principe demeura que seul

(1) FENET. — T. XIII, p. 488.

le dommage causé sans droit, « injuria », pouvait être l'objet d'une réparation.

L'influence de la philosophie stoïcienne, puis du christianisme, fortifia la même idée, que l'homme n'était responsable qu'à la condition d'avoir commis une faute, d'avoir manqué sciemment ou par une inadvertance coupable — car l'attention est un devoir — à une obligation.

Viennent les sociétés barbares qui ne peuvent concevoir ces théories subjectives, dont l'application nécessite des recherches psychologiques. Elle n'envisagent que le fait en lui-même, sans rechercher la volonté dont il procède. Elles obéissent en même temps à l'instinct de l'homme primitif et de l'enfant, en châtiât la chose même qui a causé le dommage : l'enfant brise l'objet qui lui a fait du mal ou le gêne. Les coutumes germaniques, les codes des époques gallo-romaines ou mérovingiennes, sanctionnèrent les faits en eux-mêmes, sans poser la question d'intention. « Le fait juge l'homme », dit Loysel. « Le système grossier n'était pas seulement en harmonie avec l'état des mœurs, il avait en outre le mérite de la simplicité et dispensait les juges de recherches pour lesquelles ils n'auraient eu ni les lumières, ni l'impartialité requises » (2).

Comme conséquence de ce système devenu traditionnel dans notre droit, et qui repose sur des données philosophiques de la plus haute valeur, puisqu'il a son fondement dans la conscience humaine, celui qui a subi un dommage doit, pour obtenir réparation, prouver la faute de l'auteur, de sorte que les cas fortuits ou les cas de force majeure ne donnent pas lieu à réparation.

Nous avons assisté au mouvement qui, parti de l'accident du travail, tend à envahir tout le droit de la responsabilité à travers le domaine de l'accident d'automobile où il a rassemblé de nombreuses sympathies et recruté de solides renforts avant de poursuivre sa marche en avant. Mouvement qui a substitué l'idée de risque à celui de faute, l'esprit scientifique qui étudie la causalité des événements en fonction du milieu économique et social, à l'esprit théologique qui se préoccupe de la moralité des actions. Il peut aboutir, au terme de son évolution, à ins-

(2) BRISSAUD. — Histoire du droit français, II, p. 1362.

tituer sur les ruines d'un individualisme juridique périmé une véritable responsabilité sociale : l'œuvre est en voie de progression avec le concours de l'assurance.

Est-ce donc là une conquête de l'esprit moderne que cette marche qui nous ramène aux législations barbares où le fait seul était puni comme dommageable, indépendamment de l'intention ou de la négligence de l'auteur?

3. Ceux-là même qui repoussent la théorie du risque comme thèse générale, sous peine de se lancer dans un inconnu gros d'imprévu, de paralyser peut-être, d'entraver à coup sûr le développement de la vie sociale, qui pensent que la notion de faute, seule compatible avec la personnalité de l'homme, être libre et doué d'une conscience, constitue un frein nécessaire dans toute législation de responsabilité, ces auteurs jugent cependant très équitable le régime appliqué aux automobilistes, et le système de l'assurance obligatoire parfaitement adapté aux nécessités actuelles; et, rappelant les nombreuses propositions de loi déposées en ce sens, ils expriment l'espoir qu'elles devront aboutir (3).

4. Il ne semble pas douteux que les projets de loi sur l'assurance obligatoire aient influencé la jurisprudence automobile. L'expérience confirme que les propositions législatives d'une certaine importance et sur des questions qui ont intéressé l'opinion publique, exercent une certaine influence sur la vie juridique contemporaine avant même de recevoir la confirmation de la légalité. C'est une action qui n'est pas toujours avouée, mais reste parfois occulte et insoupçonnée, néanmoins certaine comme celle que les chimistes appellent l'action de présence. Inversement d'ailleurs, le juriste trace la voie au législateur.

Ici le courant d'opinion qui s'est formé en faveur de la protection des victimes d'accidents d'automobile et dont sont issus les projets d'assurance obligatoire a eu sa répercussion dans la jurisprudence. A son tour l'infiltration progressive de la notion de risque dans le domaine de la responsabilité a

(3) MAZEAUD. — Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, III, pp. 805, 810 et 811.

préparé un terrain particulièrement apte à recevoir l'application de l'assurance obligatoire.

Malheureusement, ces deux termes combinés : responsabilité-risque et assurance obligatoire, sont susceptibles de produire les plus graves malentendus. Déjà le tiers lésé par l'accident, avec les avantages considérables qu'il est appelé à tirer de l'action directe, n'est pas éloigné de se considérer comme un assuré, il se comporte d'ailleurs comme tel en assignant exclusivement la compagnie d'assurance. La question de la responsabilité de l'auteur de l'accident finit par prendre à ses yeux une importance secondaire, tant il est persuadé par l'ambiance qu'il a droit à la réparation intégrale de son dommage. Avec l'assurance obligatoire, l'illusion sera à peu près complète et cette fois le juge lui-même y sera pris inconsciemment et ne tardera pas à penser autrement qu'un plaideur.

Il est facile d'imaginer qu'à ce compte et au terme de l'évolution qui tend à trouver pour tout dommage un responsable et pour tout responsable un assureur, dans cette course qui se joue, pour ainsi dire, entre la responsabilité et l'assurance, c'est cette dernière qui risquera toujours d'être en retard. A laisser agir librement les forces automatiques qui entraînent les juges à sanctionner — quelquefois inconsidérément — par de lourds dommages-intérêts des responsabilités douteuses, bien mieux à accélérer l'action de ces forces avec des stimulants comme l'assurance obligatoire, l'on va tout droit vers l'institution d'un service public destiné à procurer la réparation autant que possible universelle et intégrale des dommages.

Mais à quel prix cette généreuse conception pourra-t-elle se réaliser? Le coût de l'assurance est évidemment fonction des réparations allouées. Or, au point de vue économique et social, les primes élevées grèvent lourdement les frais généraux de la production et de la consommation. Mais ils paralysent aussi les progrès de l'assurance. Alors faudra-t-il, sous prétexte que seront devenus trop nombreux, constituant un véritable danger public, les automobilistes qui n'auront pu s'assurer, édicter l'assurance générale obligatoire, et ainsi les rendre victimes d'une situation dont ils auront déjà souffert les premiers!

Si malgré tout et quoique la chose lui répugne, l'automobi-

liste doit s'incliner devant la loi de l'assurance obligatoire, de ce jour il aura le sentiment d'avoir acquitté sa dette envers la collectivité par le paiement d'une sorte d'impôt se substituant à tout effort de sa raison et de sa volonté; il oubliera ses responsabilités et perdra tout moyen d'en mesurer l'étendue. D'où aggravation de la tendance que l'on a déjà signalée dans l'évolution de notre droit, à l'élimination progressive de l'idée de faute, et par là, à la disparition du sens de la responsabilité individuelle (4).

Etat de choses tout à fait regrettable sur le plan psychologique individuel, que celui qui peut avoir pour résultat d'étendre et de fortifier chez l'assuré une mentalité d'insouciance déjà trop commune, lorsqu'il aura la sensation d'être en présence d'une assurance légale destinée à dégager chaque citoyen du moindre risque. L'assurance obligatoire sera interprétée comme la substitution à la responsabilité de l'individu de la responsabilité de l'Etat, même si celui-ci n'a pas monopolisé entre ses mains l'industrie des assurances. La situation apparaîtra la même que si l'on avait établi un régime où le citoyen, en échange d'un impôt forcé, se verrait absolument libéré des entraves de « la loi du bien et du mal », régime comportant la négation totale de la personnalité humaine qui ne se conçoit pas sans la notion de responsabilité.

A supposer même que dans la conception de l'assurance obligatoire les Compagnies conservent une certaine autonomie, elles ne seront pas moins traitées comme des organes de la Société, à l'égal d'un Service public, surtout si elles sont en même temps l'objet d'un contrôle administratif très étroit : elles auront ainsi perdu réellement leur indépendance. Et les exigences des tiers lésés, comme si elles étaient dirigées contre une sorte de Fonds public fonctionnant à la manière d'une Caisse de répartition des dommages, en seront vraisemblablement accrues. Il est à craindre que l'on aboutisse ainsi à la disparition complète du sentiment de la responsabilité individuelle tant chez l'automobiliste que chez la victime elle-même.

5. Le remède sera devenu pire que le mal. Il s'agissait de

(4) SAVATIER. — D. H., 1931, Chr., p. 11.

concilier à la fois les nécessités de la vie moderne et l'intérêt général : le développement de l'automobile est à la fois une condition et une conséquence du progrès de notre civilisation nouvelle; nous devons nous en accommoder et même le favoriser, tout en exigeant que la vie et l'intégrité physique des autres usagers de la voie publique soient sauvegardés par toutes mesures de sécurité compatibles avec le caractère propre et l'évolution de ce mode de transport. Sans doute l'assurance est-elle venue fort opportunément libérer l'automobiliste de la protection légitimement dûe et largement accordée à la victime. Mais une assurance devenue trop chère par l'accroissement de sinistres toujours plus onéreux risque de constituer un fardeau intolérable. Avant d'effectuer par le canal de l'assurance une répartition aussi large que possible des indemnités d'accidents, si l'on veut autre chose que l'égalité dans la misère, il faut produire et épargner, et ce ne serait pas une solution que celle qui aboutirait finalement soit à entraîner un ralentissement de la circulation automobile, soit à rendre la vie économique plus difficile, peut-être même à créer du chômage, donc à substituer un autre risque social à celui que l'on prétendait facilement couvrir!

6. Il semble bien que dans les discussions — quelquefois passionnées — auxquelles a donné lieu l'élaboration de ce droit nouveau, l'on ait trop souvent parlé de l'automobile, pas assez de l'homme qui la conduit. Les justifications n'ont pas manqué : « C'est qu'en effet il est faux de considérer l'automobile comme un simple instrument de la volonté humaine, comme le prolongement de la main et du cerveau du chauffeur; pour accepter cette thèse simpliste, il faut n'avoir jamais pris place au volant. Oui, sans doute, le chauffeur dirige la force que le moteur recèle dans ses flancs; mais cette force lui est et lui demeure étrangère; il doit subir sa coopération, car elle possède un dynamisme propre avec lequel il doit compter et qui parfois échappe à la maîtrise, même la mieux avertie; la bête mécanique, domptée en apparence, a des tentatives de révoltes, des soubresauts, des réactions soudaines qui ravissent au fait de l'homme sa prétendue souveraineté et qui dénoncent son intégration dans le fait de

la chose; la nature de la force utilisée conditionne et caractérise l'accident plus encore que la personnalité de celui qui l'utilise; cet accident est vraiment un accident d'automobile, il est d'abord et essentiellement le fait de la chose, le fait de l'automobile » (5).

L'expérience pratique ne paraît pas confirmer les prémices de ce brillant plaidoyer en faveur de la responsabilité objective du fait des choses inanimées. Les statistiques s'accordent en effet à classer les causes des accidents en quatre catégories principales : 1° la faute des conducteurs; 2° la faute des victimes; 3° le mauvais état des routes; 4° les défauts des machines, et à imputer le plus grand nombre des accidents à la première catégorie. La question a retenu l'attention de certains congrès de médecine sociale qui ont inscrit dans leurs travaux la psychotechnique appliquée à la prévention des accidents de locomotion.

Or le droit moderne n'est rempli que des plaintes et réclamations de la victime. Celle-ci exige réparation, elle dépose volontiers son droit de vengeance privée pour ne réclamer qu'une indemnité, pensant d'ailleurs qu'elle lui est due sans rechercher si l'accident met en cause une défaillance individuelle et même sans se soucier de sa propre faute. La responsabilité civile abdique ainsi tout fondement moral.

Mais l'Etat se doit de regarder également du côté de l'auteur de l'acte pour protéger la société contre toute atteinte à sa propre sécurité dans celle de ses membres.

7. Les Tribunaux ont fait fausse route en infligeant de fortes condamnations civiles pour moraliser le risque automobile. C'est l'assurance qui les a payées, et aujourd'hui encore elle s'offre à les couvrir sans limite. Le frein à l'excès de vitesse, à l'imprudence, à l'état d'ivresse? C'est l'amende, la suppression du permis de conduire, la prison.

La gravité de la situation n'a pas échappé au législateur. A une époque très récente, il lui est apparu nécessaire de relever le taux des amendes pénales en vue d'assurer une plus sûre répression des contraventions, délits ou crimes punis de peines pécuniaires. Mais, sous cette forme générale,

(5) JOSSEMAND. — D. H., 1927, Ch., p. 67.

il a eu principalement en vue les accidents d'automobile. Un Décret-Loi du 16 juillet 1935 (24° de la série) est venu majorer dans une proportion considérable le taux de toutes les amendes en portant leurs décimes additionnels de 7 1/2 à 10, une amende au taux nominal de 100 frs se trouvant ainsi multipliée par 11 et ressortant à 1.100 frs.

Par ailleurs, un autre Décret-Loi du 16 juillet 1935 (25°) a majoré dans une proportion impressionnante le taux de nombreuses amendes pénales, notamment celles encourues au cas d'homicide involontaire et au cas de blessures par imprudence (Art. 319 et 320 Code Pénal) : taux porté pour le délit d'homicide involontaire de 50 à 600 frs, à 1.000 et 10.000 frs, et, pour le délit de blessures par imprudence, de 16 à 100 frs, à 500 et 5.000 frs. Le maximum de ces amendes se trouvait donc ainsi porté respectivement à 55.000 et 110.000 frs.

8. Cette nouvelle législation créa immédiatement une émotion profonde parmi les justiciables passibles des nouvelles amendes, principalement les automobilistes. Et, aussitôt, des entreprises d'assurances lancèrent sur le marché des contrats qui devaient apporter tous apaisements et toutes garanties. Il n'était pas question d'assurer le paiement de l'amende proprement dite, laquelle ne peut — on le sait — être l'objet d'aucune assurance comme contraire à l'Ordre Public : l'amende est une peine et doit, dès lors, être subie personnellement. Mais ces assureurs estimaient que les décimes additionnels n'ont pas le caractère juridique des amendes et que, par conséquent, ils sont pleinement assurables.

Cette discussion entre assureurs sollicita vivement l'attention des criminalistes et des civilistes, discussion portant sur le caractère des décimes additionnels.

Dans une première opinion, ces décimes avaient été institués dans un but purement fiscal, ils présentaient donc un caractère d'impôt et non de peine. Ne faisaient-ils pas d'ailleurs partie d'un ensemble de mesures prises par le Gouvernement en vertu des pouvoirs exceptionnels qui lui avaient été conférés pour assurer la défense du franc et équilibrer le budget en tenant compte de circonstances politiques ou économiques exceptionnelles? Le législateur s'était certainement ins-

piré exclusivement du souci de faire face à des difficultés financières et avait poursuivi simplement un but d'ordre fiscal. Il n'était donc pas contraire à l'ordre public de garantir le paiement de ces décimes par un contrat d'assurance. On sait d'ailleurs combien est changeante la notion d'ordre public. Sans chercher des exemples hors de la matière des assurances, ne suffit-il pas de rappeler qu'au début du xix^e siècle des jurisconsultes avaient prétendu que l'assurance en général et l'assurance contre les accidents en particulier était nulle comme immorale parce qu'elle incitait l'assuré à la négligence? Et cette conception a fait place à un état d'esprit contraire, puisqu'aujourd'hui des propositions de loi sont déposées pour rendre obligatoire l'assurance contre les accidents d'automobile, le législateur voulant, avant tout, garantir les créanciers de dommages contre l'insolvabilité du responsable. Pourquoi alors considérer comme immorale une assurance garantissant à l'Etat le paiement de la condamnation dont le but est de défendre le franc?

Dans un second système, les décimes additionnels à l'amende, correctionnelle ou de simple police, avaient, comme celle-ci, le caractère d'une peine, de telle sorte que leur paiement ne pouvait, à ce titre, être couvert par une assurance.

Sans doute la condamnation devient-elle, par le jeu des décimes formidables, absolument disproportionnée avec le délit le plus souvent peu grave, souvent dû à l'ignorance des règlements. En matière de blessures involontaires, il ne faut pas l'oublier, la plus légère inadvertance ayant concouru à occasionner la plus minime blessure est constitutive du délit. D'autre part, la nouvelle réglementation entraînait un renversement complet de l'échelle des délits et des peines, l'amende devenait plus onéreuse que l'emprisonnement et les délits involontaires plus graves que les délits volontaires. Néanmoins le vingt-quatrième Décret-Loi du 16 juillet 1935 relatif aux décimes était absolument formel dans son désir d'assurer une plus sûre répression des contraventions ou délits punis de peine pécuniaire, de sorte que c'est avec l'esprit de ce Décret qu'il convenait d'harmoniser le texte de celui qui visait le principal des amendes.

9. C'est cette dernière opinion qui l'a emporté, un nouveau Décret-Loi du 30 octobre 1935 étant venu frapper de nullité toute stipulation ayant pour effet de garantir contractuellement et par avance, directement ou par personne interposée, le paiement, le remboursement ou l'allègement sous une forme quelconque des décimes additionnels aux amendes pénales mises à la charge des auteurs de délits ou de contraventions.

Avec raison, le Législateur est venu stériliser en quelque sorte l'assurance en faisant échec à toutes clauses contractuelles qui auraient pu contourner la loi d'interdiction de garantie du paiement des décimes. Autrement, elle eût failli à sa mission en jouant un rôle vraiment anti-social en la circonstance.

Il est vrai qu'un autre Décret-Loi ramenait en même temps à une plus juste proportion le montant du principal des amendes, lesquelles sont ainsi désormais fixées : 100 à 3000 frs pour homicide involontaire, 25 à 2.000 frs pour les blessures par imprudence.

10. Nous venons d'assister à un épisode de l'envahissement progressif de notre droit par l'assurance, envahissement que l'on serait quelquefois tenté de trouver excessif. Cette discussion a eu du moins le mérite de mettre plus nettement en lumière les frontières que le droit pénal doit à juste titre opposer à toute incursion de l'assurance.

11. L'amende pénale sera assortie d'un coefficient d'aggravation dans le cas où l'auteur de l'accident ne sera pas assuré. Cela n'équivaut nullement à l'assurance obligatoire, puisque personne n'est obligé de payer une prime d'assurance. Mais pourquoi n'appellerait-on pas ainsi l'attention de tous les détenteurs de véhicules automobiles sur l'obligation morale de constituer un gage permanent et suffisant pour l'indemnisation éventuelle des victimes des accidents de la route.

Cette proposition a pu être jugée trop rigoureuse pour certaines entreprises dont la solvabilité est indiscutable et pour lesquelles, a-t-on dit, la prime d'assurance constituerait une charge vraiment superflue (6).

(6) Rapport présenté par M. Pierre Paumier à la Chambre de Commerce de Paris et adopté par l'Assemblée Générale du 30 janvier 1935.

Mais si la liberté doit être maintenue aux automobilistes de s'assurer ou non auprès de l'un quelconque des organismes, cependant si nombreux et si variés qui sont mis à leur disposition et entre lesquels ils peuvent exercer leur choix, serait-il vraiment excessif de les astreindre à certaines mesures de précaution?

L'expérience du Fonds de garantie institué par la Loi du 9 avril 1898 est là pour conseiller en la matière une certaine prudence. Le système a fonctionné normalement et sans entraîner des charges trop onéreuses pour cette seule raison que la très grande majorité des chefs d'entreprise assujettis ont eu recours à l'assurance. Mais qu'arriverait-il, comme le danger en a été imminent à une époque toute récente, si une société industrielle considérable, conservant à sa charge le paiement des rentes allouées à ses ouvriers victimes d'accidents de travail et ne constituant en contre-partie de ces rentes aucun fonds de prévoyance ou de réserve quelconque, venait à sombrer dans la faillite? Il est probable que le Fonds de garantie serait subitement contraint, pour faire face à des charges anormales et imprévues, de relever dans une proportion appréciable le taux des taxes qui l'alimentent actuellement. Au surplus et en période de crise, les risques de faillites industrielles et commerciales se multiplient, constituant autant de dangers pour le Fonds de garantie. Serait-il juste que les patrons assurés soient condamnés de ce fait à payer une taxe sans cesse accrue pour couvrir le risque d'insolvabilité d'un nombre lui-même grandissant d'imprévoyants et de négligents?

La loi ne devra-t-elle pas plutôt intervenir pour tenter de réduire ce nombre par de sévères mesures préventives et coercitives, s'il est chimérique d'espérer qu'elle sera unanimement respectée?

De même pour ce qui concerne le risque automobile, il n'apparaîtrait pas excessif, en raison des aléas que comporte toute activité industrielle et commerciale, aléas d'autant plus considérables que la conjoncture économique est elle-même plus défavorable, de n'admettre aucune exception au principe de l'amende spéciale qui frappera, en cas d'accident, le conducteur ou, s'il s'agit d'un préposé, le commettant non assuré.

CONCLUSION

Au dessus de la tradition, des doctrines et des dogmes, nous avons vu s'affirmer la souveraine plasticité des phénomènes sociaux et aussi la primauté des nécessités économiques.

Responsabilité civile ayant pour fondement le risque, comportant par conséquent en principe l'indemnisation de tous les accidents, sauf faute démontrée à la charge de la victime; contrat d'assurance renforcé des garanties les plus avantageuses pour cette victime; aménagement d'un système complet de sécurité soit par l'institution de l'assurance obligatoire et d'un Fonds de garantie, soit par le Contrôle des entreprises privées lorsque l'Etat ne vient pas répondre lui-même du paiement de l'indemnité; possibilités techniques de l'assurance développées à ce point qu'elle fait reculer indéfiniment les bornes de la responsabilité moderne dont elle a d'ailleurs suivi progressivement et parallèlement la course rapide : n'assistons-nous pas au triomphe définitif de l'économique sur le juridique, triomphe dont l'assurance peut revendiquer la première part? N'est-ce pas le cas, à un moment où une vitesse accélérée emporte l'évolution du milieu social, de soumettre à un nouveau contrôle des idées que nous tenions jusqu'alors comme définitivement acquises dans le domaine de notre Droit?

Et cependant un correctif s'est imposé, dont à l'origine on n'avait pas aperçu toute l'importance, ni même la nécessité vitale. Il ne suffit pas, en effet, de rechercher le meilleur système de réparation du risque automobile. Le « socialiser » plus ou moins complètement, ce n'est pas l'éliminer : c'est peut-être l'aggraver en atténuant le sentiment de la responsa-

bilité personnelle. Tout accident, même intégralement couvert par une assurance, constitue une perte pour la Société : peu importe que celle-ci en supporte la charge sous forme de primes, de cotisations, de taxes ou d'impôts proprement dits; seuls les accidents évités constituent une économie.

Il est devenu nécessaire de refouler l'assurance qui a servi de moyen technique pour réaliser cette « socialisation », dans le domaine des intérêts civils où commande impérieusement l'idée, que nous avons rencontrée tout au long de notre route, de la protection nécessaire de la victime.

Par un juste retour des choses, et au moment où le circuit de sécurité peut être considéré comme fermé pour la plus grande satisfaction des intérêts particuliers en présence, le droit de la responsabilité se trouve sollicité de prendre sa revanche en restituant à l'idée de faute sa primauté ancienne dans un droit pénal rénové. Ainsi sera rétabli dans la vie, aux côtés de la sécurité qui est nécessaire à l'homme pour agir, cet autre puissant mobile de progrès social qu'est l'intérêt personnel.

« Pas de progrès économique sans progrès social », déclare à juste titre la thèse directionniste qui se guide, loin des idéologies, sur les faits économiques et sociaux et qui leur demande son orientation : celle-ci porte avec elle la force que constitue la conscience populaire dans sa volonté d'obtenir réellement plus de bien-être et plus de sécurité (1).

VU :

Le Professeur, Président de la Thèse,

HENRI NOYELLE.

VU :

Le Doyen,

H. NEZARD.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie,

Président du Conseil de l'Université,

L. MAIGRON.

(1) H. NOYELLE. — Utopie libérale, Chimère socialiste, Economie dirigée, passim et notamment pp. 167 et 231.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

I. — Circulation automobile et accidents : statistiques. Causes générales de ces accidents.....	5
II. — Position du problème d'ordre social à résoudre. Méthode....	13
III. — Comment a évolué en matière d'accidents du travail, un problème du même ordre.....	16
IV. — Le rôle joué par l'assurance dans sa solution.....	22
V. — Esquisse d'une évolution similaire pour les accidents d'automobile	26
Plan.....	28

PREMIÈRE PARTIE

RESPONSABILITE DE L'AUTOMOBILISTE EN CAS D'ACCIDENT..	29
CHAPITRE PREMIER. — La responsabilité civile automobile en France.	30
<i>Section I.</i> — Etat de la jurisprudence.....	31
§ 1. — De la responsabilité proprement dite.....	31
§ 2. — De la réparation.....	38
<i>Section II.</i> — Fondement de la responsabilité civile de l'automobiliste	44
§ 1. — La jurisprudence devant une situation nouvelle...	45
§ 2. — Influence de la conception du risque professionnel d'après la loi du 9 avril 1898.....	45
§ 3. — Risque automobile et responsabilité objective.....	47
<i>Section III.</i> — Quelle appréciation porter sur cette jurisprudence	51
§ 1. — Objectif poursuivi : conférer à la victime la plus grande sécurité juridique.....	51
§ 2. — La jurisprudence devant l'opinion publique.....	55
§ 3. — Examen critique de la jurisprudence.....	56
<i>Section IV.</i> — Incorporation de l'œuvre de la jurisprudence au droit positif.....	58
CHAPITRE II. — La responsabilité des accidents de la circulation en droit comparé.....	65
<i>Section I.</i> — Belgique.....	66
<i>Section II.</i> — Grande-Bretagne.....	70
<i>Section III.</i> — Suisse.....	72
<i>Section IV.</i> — Tchécoslovaquie.....	78
CHAPITRE III. — Interdépendance du développement de la responsabilité automobile et de l'assurance propre de ce risque	80

DEUXIÈME PARTIE

LE CONTRAT D'ASSURANCE AUTOMOBILE — SON ADAPTATION A DES FINS SOCIALES NOUVELLES.....	86
CHAPITRE PREMIER. — De l'action directe reconnue par la jurispru- dence française à la victime contre l'assureur du responsable	88
<i>Section I.</i> — Elimination préparatoire du contrat d'assurance du plus grand nombre possible de clauses de déchéance	88
<i>Section II.</i> — Nature et portée de l'action directe.....	89
<i>Section III.</i> — Fonction sociale de l'assurance automobile vue à travers l'action directe.....	92
<i>Section IV.</i> — Le régime de la liberté contractuelle et la nation d'ordre public.....	96
<i>Section V.</i> — Jusqu'où peuvent aller raisonnablement les exi- gences de l'Ordre public?.....	98
CHAPITRE II. — De l'action directe en droit étranger.....	103
<i>Section I.</i> — Belgique.....	103
<i>Section II.</i> — Grande-Bretagne.....	105
<i>Section III.</i> — Suisse.....	110
<i>Section IV.</i> — Tchécoslovaquie.....	112

TROISIÈME PARTIE

PROTECTION DE LA VICTIME SUR LE PLAN DE REALISATION ECONOMIQUE DE SA CREANCE.....	113
CHAPITRE PREMIER. — L'Assurance obligatoire en Doctrine.....	113
<i>Section I.</i> — L'ordre public relatif à la protection de la victime postule-t-il nécessairement l'assurance obliga- toire?	113
<i>Section II.</i> — La notion d'Assurance obligatoire rapprochée de celle de monopole.....	115
<i>Section III.</i> — Le libéralisme économique et l'assurance obliga- toire	119
<i>Section IV.</i> — Devoir moral transformé en obligation, celle-ci dirigée vers une conception d'assistance sociale.	121
§ 1. — Un précédent dans le mode d'évolution des alloca- tions familiales finalement incorporées à la légis- lation des accidents du travail.....	122
§ 2. — Fondement du devoir social d'assurance de la res- ponsabilité civile automobile.....	126
<i>Section V.</i> — Assurance obligatoire et assurance illimitée.....	130
CHAPITRE II. — Le principe général du fonds de garantie.....	134
<i>Section I.</i> — Quels seront les bénéficiaires du fonds de garantie?	135
<i>Section II.</i> — Dans quelle mesure pourra-t-il être fait appel au fonds de garantie?.....	137
<i>Section III.</i> — Comment le fonds de garantie sera alimenté....	142

CHAPITRE III. — En droit positif l'assurance déclarée obligatoire pour les entreprises de transports publics de voyageurs	144
<i>Section I.</i> — Antécédents de la réglementation actuelle de l'assurance des transports publics.....	145
<i>Section II.</i> — L'organisation nouvelle des transports publics et le rôle économique autant que social qu'y joue l'assurance automobile.....	149
<i>Section III.</i> — Détermination des entreprises assujetties.....	153
§ 1. — En France métropolitaine.....	153
§ 2. — Dans la France d'outre-mer.....	155
<i>Section IV.</i> — Contrôle spécial des compagnies habilitées à pratiquer l'assurance automobile obligatoire.....	157
§ 1. — Garanties financières.....	157
§ 2. — Garanties contractuelles	160
CHAPITRE IV. — L'Assurance obligatoire des épreuves automobiles et motocyclistes.....	166
CHAPITRE V. — Propositions législatives en vue de généraliser l'obligation de l'assurance de la responsabilité civile automobile	171
CHAPITRE VI. — Institution d'un contrôle général de toutes les entreprises qui pratiquent l'assurance du risque automobile	181
CHAPITRE VII. — Projets de contrôle des intermédiaires en matière d'accidents de Droit commun.....	192
CHAPITRE VIII. — Assurance obligatoire et mesures connexes, en droit comparé.....	196
<i>Section I.</i> — Etats-Unis.....	196
<i>Section II.</i> — Belgique.....	221
<i>Section III.</i> — Grande-Bretagne.....	227
<i>Section IV.</i> — Luxembourg.....	237
<i>Section V.</i> — Suisse	241
<i>Section VI.</i> — Tchécoslovaquie	248
<i>Section VII.</i> — Suède	252

QUATRIÈME PARTIE

<i>Retour nécessaire au droit pénal repressif pour corriger les inconvénients de tout système où l'assurance de la responsabilité civile apporte une sécurité absolue à l'auteur de l'accident comme à la victime</i>	259
CONCLUSION	272

